தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

வெளியீடு—12—9—1974]
Issued—12—9—1974]

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
24 DEC 1974
MADRAS

தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

பணித்துறை வெளியீடு

OFFICIAL REPORT

வெள்ளிக்கிழமை 1974 மார்ச் 15

Friday 15th March 1974

தொகுதி I—எண் 1

Volume I—No. 1

©
தமிழ் நாடு அரசு
1974
GOVERNMENT OF TAMIL NADU
1974

சட்டப் பேரவைத் துறை
சென்னை-9.

Legislative Assembly Department
Fort St. George, Madras-9

விலை 50 காசுகள்]
PRICE 50 PAISE]

NADU LEGIS... 23 MAR 1976 MADRAS

Tamil Nadu Legislative Assembly Debates.

TENTH SESSION OF THE FIFTH LEGISLATIVE ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

15*th*, 16*th*, 18*th* and 19*th* *March* 1974.

VOLUME I. (Nos. 1 to 4).

TABLE OF CONTENTS.

Friday, 15th March 1974.

	PAGES
Personnel of the Government of Tamil Nadu ...	i–vi
Principal Officers of the Tamil Nadu Legislative Assembly	vii
List of Members of the Tamil Nadu Legislative Assembly with their Constituencies	ix–xv.
1. Questions and Answers	1–28
2. Voting on Demands for Advance Grants for the year 1974–75 (Vote on Account)	29–35
3. Announcement— The Tamil Nadu Appropriation (Vote on Account) Bill, 1974	36
4. Government Bill— The Tamil Nadu Appropriation (Vote on Account) Bill, 1974	36–37

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY TRUTH ALONE TRIUMPHS

Friday, 15th March 1974—cont.

	PAGES
5. Voting on Demands for Grants for the year 1974–75—*cont.*	
(i) Demand No 3—Motor Vehicles Acts—Administration.	
(ii) Demand No. 39—Road Transport Schemes.	
(iii) Demand No. 53—Capital Outlay on Road Transport Schemes.	
(iv) Demand No. 43—Stationery and Printing	37–122
6. Papers laid on the Table	122–123

Saturday, 16th March 1974.

1. Questions and Answers	143–172
2. Govenment Motions—	
(i) Election to the Committee of Privileges ...	173
(ii) Election to the House Committee	173–174
3. Announcements—	
(i) Election to the Committee of Privileges ...	173
(ii) Election to the House Committee ...	174
4. Government Bill—	
The Tamil Nadu Appropriation (Vote on Account) Bill, 1974 (L.A. Bill No. 9 of 1974)	174–176
5. Point of Order—	
Circulation of Performance Budgets and connected papers	176
6. Voting on Demands for Grants for the year 1974–75—*cont.*	
Demand No. 31—Welfare of the Backward Classes, etc.	
Demand No. 6—Registration Department ...	176–243
7. Papers laid on the Table	244–245

Monday, 18*th* *March* 1974.

		PAGES
1.	Questions and Answers	293–321
2.	Point of Order— Alleged threatening of a Member by another	322–326
3.	Voting on Demands for Grants for the year 1974–75—*cont*.	
	(i) Demand No. 18—Medical	
	(ii) Demand No. 19—Public Health	
	(iii) Demand No. 47—Capital Outlay on Public Health, Sanitation and Water Supply ...	
	(iv) Demand No. 33—Urban Development ...	326–417
4.	Papers laid on the Table	417–418

Tuesday, 19*th* *March* 1974.

1.	Questions and Answers	499–527
2.	Statement by Minister— Correction to answer given to a supplementary question by the Minister for Education and Tourism —	528
3	Adjournment Motion— Strike in Basin Bridge Thermal Station and the consequent fall in production of electricity	528–533
4.	Announcement— The Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Bill, 1974	534
5.	Government Bill— The Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Bill, 1974	534
6.	Voting on Demands for Grants for the year 1974–75—*cont*.—	
	(i) Demand No. 20—Agriculture	
	(ii) Demand No. 48—Capital Outlay on Agriculture	
	(iii) Demand No. 22—Animal Husbandry ...	534–648
7	Papers laid on the Table	649–650

HOW TO USE THE INDEX.

The Index is arranged alphabetically. The Main Headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every Main Heading including various names, entries pertaining to proceedings other Questions are indicated by printing immediately after the subject-matter within brackets, e.g., (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution. (St.) for Statement, etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question, except in the case of Bills and Financial Business, the entry in which cases will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the Main Heading ' Bill(s) '.

Various bodies like Committees, Councils, Boards, Corporations etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., ' Committee(s) ', ' Council(s) ', ' Corporation(s) ', etc.

Various subjects like Schools, Colleges, Conferences, Ports, Temples and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the Table of the House are indexed only under the Main Heading " Papers Laid on the Table ".

Rulings and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading " Chair ".

A list of abbreviations used in the Index is given below :—

A.M./Ad. Motion	...	Adjournment Motion.
Am.	...	Announcement.
B.O.H.	...	Business of the House.
C.A.	...	Calling Attention to a matter of urgent public importance.
C.A. (St.)	...	Celling Attention Statement.
Consid	...	Consideration stage of a Bill. This stage includes : (i) Motion to refer to Select/Joint Select Committee.

(ii) Amendment to refer to Select/Joint Select Committee.

(iii) Amendment to circulate.

(iv) Motion to consider as reported by Select/Joint Select Committee.

(v) Amendment to re-commit to Select/Joint Select Committee, etc.

Consid. Cl.	... Consideration of clauses of a Bill.
D.E.E.	... Demands for Excess Expenditure.
Dis. S.D. or D.S.D.	... Discussion for Short Duration on an urgent matter of administration.
D.S.G.	... Demand for Supplementary Grants.
G.A.	... Governor's Address.
G.D.	... General Discussion.
H.A.H Dis./H.H.D.	... Half-hour Discussion.
Int.	... Introduction stage of a Bill.
L.A.	... Legislative Assembly.
L.C.	... Legislative Council.
M.	... Motion.
P.M.	... Privilege Motion.
R/Res.	... Resolution.
St.	.. Statement.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ் நாடு அரசின் ஆளுநரும், அமைச்சரவையும்

தமிழ் நாடு ஆளுநர்.

மேதகு திரு. கோதர்தாஸ் காளிதாஸ் ஷா

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்.

1. மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: (முதலமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: பொதுத் துறை, நிதி, திட்டம், பொது நிர்வாகம், இந்திய சிவில் பணியாளர் தொகுதி (ஐ.சி.எஸ்.), இந்திய ஆட்சிப் பணியாளர் தொகுதி (ஐ.ஏ.எஸ்.) அதிகாரிகள், மாவட்ட வருவாய்த் துறை அதிகாரிகள், காவல் துறை, தேர்தல்கள், படச்சுருள் தொழில் நுட்பவியல்.

2. மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன். (கல்வி-சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: தொழில் நுட்பக் கல்வி உட்பட கல்வி, ஆட்சி மொழி, சட்டமன்றம், சுற்றுலா, சுற்றுலா அபிவிருத்திக் கழகம்.

3. மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன்: (மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: பொதுச் சுகாதாரம், மருத்துவம், தமிழ்நாடு கழிவு நீர்—குடிநீர் வாரியம், நகர அமைப்பு.

4. மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன்: (பின்தங்கிய வகுப்பினர் நலத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: பின்தங்கிய வகுப்பினர் நலன், செய்தி-விளம்பரம், பத்திரப் பதிவு, முன்னாள் இராணுவ வீரர்கள், சீரணி, இளைஞர் அணி, பூதான—கிராமதான இயக்கங்கள்.

5. மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: (அரிசன நலத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: அரிசன நலம், மகளிர்-சிறுவர் நலம், மீனளம், இரவலர்கள் விடுதி, அநாதை இல்லங்கள், சீர்திருத்தப் பள்ளிகள், கண்காணிப்புப் பணிகள், வெளிநாட்டில் வாழும் இந்தியர்கள், அகதிகள், இடம் பெயர்ந்தவர்கள், பத்திரிகைக் காகிதக் கட்டுப்பாடு, பயண அனுமதிச் சீட்டுகள்.

6. மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: (பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: பொதுப் பணிகள், சிறு பாசனச் சிறப்புத் திட்டங்கள் உட்பட சிறு பாசனம், நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள்.

7. மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: (தொழில் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: தொழில்கள், ஆலைத் துணிகள், நூல், கைத்தறி, கனிப் பொருள்கள், சுரங்கங்கள், இரும்பு—உருக்குக் கட்டுப்பாடு, வேலை வாய்ப்பும் பயிற்சியளித்தலும், கம்பெனிகள், சட்டம், நீதி மன்றங்கள், சிறைச்சாலைகள்.

8. மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: (வருவாய்த் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: வருவாய், வருவாய்த் துறை வாரியம், மாவட்ட வருவாய் நிறுவனங்கள், மாவட்டத் துணை ஆட்சித் தலைவர்கள், வணிக வரிகள், மதுவிலக்கு, ஆயத் துறை வருவாய், முகம்மதியர் அறக் கட்டளைகள்.

9. மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: (வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: வேளாண்மை, உணவு உற்பத்தி, வேளாண்மைப் பொறியியற் பிரிவு, கால்நடை வளர்ப்பு.

10. மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: (உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: நகராட்சி நிர்வாகம், சமுதாய நல வளர்ச்சி ஊராட்சிகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்கள்.

11. மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: (உணவு—கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: உணவு, கூட்டுறவு, வேளாண்மை மறு நிதி உதவி.

12. மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: (தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்) கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: தொழிலாளர், வீட்டு வசதி-இட வசதிக் கட்டுப்பாடு, எடைகள் அளவைகள் குறித்த சட்டம், புள்ளிவிவரம், குடிசை மாற்று வாரியம்.

13. மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன்: *(மின்சாரத் துறை அமைச்சர்)* கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: மின்சாரம், கடன் கொடுத்தல் குறித்த சட்டம், கிராமவாசிகள் கடன்பட்டிருத்தல், சீட்டுகள் குறித்த சட்டம், காடுகள், சின்கோனு, திரைப்படச் சட்டம்.

14. மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: *(போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்)* கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: போக்குவரத்து, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து, மோட்டார் வண்டிகள் வரி, எழுதுபொருள்—அச்சுத்துறை, அரசு அச்சகம்.

15. மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: *(அறநிலையத் துறை அமைச்சர்)* கீழ்க்கண்ட துறைகளுக்குப் பொறுப்பு வகிப்பார்: அறக் கட்டளைகள், கதர்-கிராமத் தொழில்கள், கிராமத் தொழில்கள் திட்டம், பால் வழங்கு துறை, பால்வள முனைப்புத் திட்டம், தமிழ்நாடு பாற்பண்ணை வளர்ச்சிக் கழகம்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU

GOVERNOR OF TAMIL NADU.

THIRU KODARDAS KALIDAS SHAH.

Members of the Council of Ministers.

1. THE HON. DR. M. KARUNANIDHI (Chief Minister) in-charge of Public, Finance, Planning, General Administration, Matters relating to Indian Civil Service and Indian Administrative Service Officers, District Revenue Officers, Police, Elections and Film Technology.

2. THE HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIYAN (Minister for Education and Tourism), in-charge of Education including Technical Education, Official Language, Legislature and Tourism and Tourist Development Corporation.

3. THE HON. THIRU K. ANBAZHAGAN (Minister for Health), in-charge of Public Health, Medicine, Tamil Nadu Drainage and Water Board and Town-Planning.

4. THE HON. THIRU N. V. NATARAJAN (Minister for Backward Classes) in-charge of Backward Classes, Information and Publicity, Registration, Ex-Servicemen, Prosperity Brigade, Youth Service Corps, Bhoodan and Gramdan.

5. THE HON. THIRUMATHI SATHYAVANIMUTHU (Minister for Harijan Welfare), in-charge of Harijan Welfare, Women's and Children's Welfare, Fisheries, Beggars' Home, Orphanages, Approved Schools and Vigilance Services, Indian Overseas and Refugees and Evacuees, Newsprint Control and Passports.

6. THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM (Minister for Public Works), in-charge of Public Works, Minor Irrigation including Special Minor Irrigation Programme Works, Highways and Ports.

7. THE HON. THIRU S. MADHAVAN (Minister for Industries), in-charge of Industries, Textiles, Yarn, Handloom, Mines and Minerals, Iron and Steel Control, Employment and Training, Companies, Law, Courts and Prisons.

8. THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA (Minister for Revenue), in-charge of Revenue, Board of Revenue, District Revenue Establishment, Deputy Collectors, Commercial Taxes, Prohibition and Excise Revenue and Waqfs.

9. THE HON. THIRU Si. Pa. ADITANAR (Minister for Agriculture), in-charge of Agriculture, Food Production, Agricultural Engineering Wing and Animal Husbandry.

10. THE HON. THIRU A. P. DHARMALINGAM (Minister for Local Administration), in-charge of Municipal Administration, Community Development and Panchayats and Panchayat Unions.

11. THE HON. THIRU MANNAI P. NARAYANASWAMY (Minister for Food and Co-operation), in-charge of Food, Co-operation and Agricultural Refinance.

12. THE HON. THIRU K. RAJARAM (Minister for Labour) in-charge of Labour, Housing and Accommodation Control, Legislation on Weights and Measures, Statistics and Slum Clearance Board.

13. THE HON. THIRU O. P. RAMAN (Minister for Electricity), in-charge of Electricity, Legislation on Money Lending, Rural Indebtedness, Legislation on Chits, Forests, Cinchona and Cinematograph Act.

14. THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN (Minister for Transport), in-charge of Transport, Nationalised Transport, Motor Vehicles Tax, Stationery and Printing and Government Press.

15. THE HON. THIRU M. KANNAPPAN (Minister for Religious Endowments), in-charge of Religious Endowments, Khadi and Village Industries and Rural Industries Project, Milk Operation Flood Project and Tamil Nadu Dairy Development Corporation.

தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்.

பேரவைத் தலைவர்.

மாண்புமிகு புலவர் கா. கோவிந்தன், பி.ஓ.எல்., எம்.ஏ.

மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்.

1. திரு. துரைமுருகன்.
2. திரு. வை. பாலசுந்தரம்.
3. திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்.
4. திரு. குழ. செல்லையா.
5. திரு. கே. எ. வகாப்.
6. திரு. கோ. இளங்கோவன்.

சட்டப் பேரவைச் செயலாளர்.

திரு. மா. சண்முகசுப்பிரமணியம், பி.ஏ., பி.எல்.

துணைச் செயலாளர்.

திரு. சி. கு. இராமசாமி, பி.ஏ., பி.எல்.

உதவிச் செயலாளர்கள்.

திரு. த. இராதாகிருஷ்ணன் (எஸ்டேட் அதிகாரி)
திரு. பெஞ்சமின் நெல்சன், பி.ஏ. ,
திரு. கே. பாலகுரு, பி.ஏ.

விவாதப் பதிப்பாளர்.

திரு. கே. சுந்தரராசன்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களின் (அகர வரிசைப்படி தயாரிக்கப்பட்ட) பட்டியல்

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதி. (2)
1 அண்ணாமலை, திரு. சி.வி. எம்.	காஞ்சிபுரம்.
2 அபுசாலி, திரு. எம். ஏ.	புவனகிரி.
3 அப்துல் ஜப்பார், திரு. வா. மை	அரவக்குறிச்சி.
4 அரங்கண்ணல், திரு. இராம.	எழும்பூர்.
5 அரங்கநாயகம், திரு. செ.	கோயம்பத்தூர்–மேற்கு.
6 அழகமுத்து, திரு. து. ப. (அரசாங்க தலைமைக் கொறடா).	உப்பிலியப்புரம்.
7 அழகர்சாமி, திரு. சோ.	கோவில்பட்டி.
8 அழகுத் தேவர், திரு. எஸ்.	சாத்தூர்.
9 அனந்தநாயகி, திருமதி த. ந.	மயிலாப்பூர்.
10 அன்பழகன், மாண்புமிகு திரு. க. (அமைச்சர்).	புரசைவாக்கம்.
11 அன்புச்செழியன், திரு. நீ.	பெரியகுளம்.
12 ஆண்டி அம்பலம், திரு. எம்.	மேலூர் வடக்கு.
13 ஆண்டி என்ற குருசாமி, திரு. கு. ..	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் (செ வ.)
14 ஆதித்தனர், மாண்புமிகு திரு. சி. பா. (அமைச்சர்).	ஸ்ரீவைகுண்டம்.
15 ஆலடி அருணு, திரு. வி.	ஆலங்குளம்.
16 ஆல்டா எம். பௌலர், திருமதி ..	நியமன உறுப்பினர்
17 ஆறுமுகம், திரு. அ.	எடப்பாடி.
18 ஆறுமுகம், திரு. எஸ்.	வீரபாண்டி.
19 ஆறுமுகம், திரு. சி.	மதுராந்தகம்.
20 இரத்தினசபாபதி, திரு. மு.	விளாத்திக்குளம்.
21 இராசகோபால், திரு. க. மு.	உத்திரமேரூர்.
22 இராசகோபால், திரு. வீ.	வந்தவாசி.
23 இராசமாணிக்கம், திரு. அ.	நாகப்பட்டினம்.
24 இராசமாணிக்கம், திரு. கு.	ஆடுதுறை.
25 இராசரத்தினம், திரு. டி.	ஸ்ரீபெரும்புதூர்.
26 இராசாராம், மாண்புமிகு திரு. க. (அமைச்சர்).	சேலம்-2.
27 இராசு, திரு. ஜே. எஸ்.	பெரம்பலூர் (செ. வ.)
28 இராதாகிருட்டிணன், திரு. எம். ..	தண்டராம்பட்டு.
29 இராமச்சந்திரன், திரு. எம். ஜி. ..	பரங்கிமலை.
30 இராமச்சந்திரன், மாண்புமிகு திரு. ச. (அமைச்சர்).	பண்ருட்டி.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும்.	தொகுதி
(1)	(2)
31 இராமநாதன், திரு. சி. .. .	அறந்தாங்கி.
32 இராமலிங்கம், திரு. இரா.	தூத்துக்குடி.
33 இராமலிங்கம், திரு. செ.	கடலாடி (செ.வ.).
34 இராமன், மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. (அமைச்சர்).	மேலூர் தெற்கு (செ.வ.).
35 இராமன், திரு. மூ.	கண்டமங்கலம் (செ.வ.).
36 இராஜாங்கம், திரு. என்.	குறிஞ்சிப்பாடி (செ.வ.).
37 இராஜாப்பிள்ளை, திரு. வீ. கே. ..	கன்னியாகுமரி.
38 இளங்கோவன், திரு. கோ.	திருவையாறு.
39 இளஞ்செழியன், திரு. வீ. சா.	விராலிமலை.
40 எட்டியப்பன், திரு. பூ.	பெரணமல்லூர்.
41 எட்மண்ட், திரு. க. உரொ.	திருச்செந்தூர்.
42 கணபதி, திரு. என்.	பாபநாசம்.
43 கணபதி, திரு. டி.	நாங்குனேரி.
44 கணேசன், திரு. எல்.	ஒரத்தநாடு
45 கணேசன், திரு. சி.	குற்றாலம்.
46 கண்ணப்பன், மாண்புமிகு திரு. மு. (அமைச்சர்).	கிணத்துக்கடவு.
47 கண்ணன், திரு. எம். ஆர்.	பேஸின் பிரிட்ஜ்.
48 கதிரவன், திரு. கா. மு.	தென்காசி.
49 கந்தசாமி, திரு. கே.	உசிலம்பட்டி.
50 கந்தசாமி, திரு. கே. பி.	சாத்தான்குளம்
51 கந்தசாமி, திரு. எம்.	குளித்தலை.
52 கந்தப்பன், திரு. செ.	திருச்செங்கோடு.
53 கரிவேங்கடம், திரு. மா. வெ.	பாலக்கோடு.
54 கருணாநிதி, மாண்புமிகு டாக்டர் மு. (முதல் அமைச்சர்).	சைதாப்பேட்டை.
55 கருணாநிதி, திரு. தாழை மு.	திருவாரூர் (செ.வ.)
56 கருணைநாதன், திரு. சோ.	கூனூர்.
57 கருப்பையா, திரு. ஆ.	கங்கைகொண்டான் (செ.வ.)
58 காசிராமன், திரு. நா.	கும்பகோணம்.
59 காதர் பாஷா என்ற வெள்ளைச்சாமி ..	முதுகுளத்தூர்.
60 காமாட்சி, திரு. கு.	திருவரம்பூர்.
61 கார்த்திசன், திரு. வீ.	இராதாபுரம்.
62 காவேரிமணியம், திரு. சொ.	திருப்பரங்குன்றம்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதி. (2)
63 காளிமுத்து, திரு. கா.	சிவகாசி.
64 கிட்டப்பா, திரு. என்.	மாயூரம்.
65 கிருட்டிணன், திரு. நா.	பேரணம்பட்டு (செ. வ.).
66 கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. வி.	நெல்லிக்குப்பம்.
67 கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. வ.	திருச்சிராப்பள்ளி-1.
68 கிருஷ்ணன், திரு. கே. ஆர்.	ஊத்தங்கரை.
69 குப்பல் ராமகிருஷ்ணன், திரு. கே. எஸ்.	மதுரை (கிழக்கு).
70 குமாரசாமி, திரு. அ. சே.	திருக்கோயிலூர்.
71 குமாரசாமி, திரு. கே. என்.	பல்லடம்.
72 குருசாமி, திரு. நா. வெ.	ஆண்டிப்பட்டி.
73 கேசவலு, திரு. தே.	கள்ளக்குறிச்சி.
74 கோதண்டராமய்யா, திரு. கே. எஸ். ..	உதனப்பள்ளி.
75 கோபால், திரு. எம்.	குன்னத்தூர் (செ. வ.).
76 கோபால், திரு. கே. பி.	கம்பம்.
77 கோவிந்தசாமி, திரு. வி. செ.	காவேரிப்பட்டினம்.
78 கோவிந்தராசன், திரு. ஆர்.	கடலூர்.
79 கோவிந்தராசன் துரை, திரு.	கந்தர்வகோட்டை.
80 கோவிந்தன், புலவர் கா. (மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்).	செய்யாறு
81 கோவை செழியன், திரு.	காங்கேயம்.
82 சகாதேவன், திரு. எஸ்.	செஞ்சி,
83 சங்குமுத்து தேவர், திரு. ச. ..	அம்பாசமுத்திரம்.
84 சதாசிவம், திரு. செ.	ஆண்டிமடம்.
85 சண்முகசுந்தரம், திரு. அ. ப.	பொள்ளாச்சி.
86 சண்முகம், மாண்புமிகு திரு. ப. உ. (அமைச்சர்).	திருவண்ணாமலை.
87 சண்முகம், திரு. பெரி.	திருவாடானை.
88 சண்முகம், திரு. மு.	விழுப்புரம்.
89 சத்தியமூர்த்தி, திரு. மு.	புதுக்கோட்டை.
90 சத்தியவாணிமுத்து, மாண்புமிகு திருமதி (அமைச்சர்).	பெரம்பூர் (செ.வ.)
91 சத்தியேந்திரன், திரு. எம்.எஸ். கே. ..	இராமநாதபுரம்.
92 சம்பத், திரு. டி. வி.	செம்பனூர் கோவில்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும்.		தொகுதி.
	(1)	(2)
93	சாதிக் பாட்சா, மாண்புமிகு திரு. எஸ்.ஜே. (அமைச்சர்).	உடுமலைப்பேட்டை.
94	சவரதி, திரு. மா. பா.	வேலூர்.
95	சிதம்பரம், திரு. சித.	காரைக்குடி.
96	சிவப்பிரகாசம், திரு. தி. சி. ஆ. ..	சேரன்மகாதேவி.
97	சிவபெருமாள், திரு. கோ.	அரியலூர்.
98	சிறைமீட்டான், திரு. தொ. க.	பரமக்குடி (செ.வ.)
99	சீனிவாசன், திரு. பெ.	விருதுநகர்.
100	சீனிவாசன், திரு. தொ. ப.	போளூர்.
101	சின்னசாமி, திரு. அ.	செயங்கொண்டம் (செ.வ.)
102	சின்னசாமி, திரு. ஆர்.	தர்மபுரி.
103	சின்னசாமி, திரு. மு.	மொடக்குறிச்சி.
104	சின்னசாமி, திரு. வ.	ஏற்காடு (ஆ. வா.)
105	சின்னராசு, டாக்டர் ச. அ.	ஹரூர் (செ. வ.)
106	சின்னவெள்ளையன், திரு. சி.	சேந்தமங்கலம் (ஆ. வா.)
107	சுந்தரம், திரு. ஒ. என்.	திண்டுக்கல்.
108	சுப்பிரமணியம், திரு. வ.	சிங்கநல்லூர்.
109	சுப்பிரமணியம், திரு. எஸ். கே. ..	சத்யமங்கலம்.
110	சுப்பிரமணியம், திரு. கே. எம்.	தியாகராயநகர்.
111	சுப்பிரமணியன், திரு. மா.	ஈரோடு.
112	சுப்பிரமணியன், திரு. வீ.	உளுந்தூர்பேட்டை.
113	சுப்பு, திரு. க.	ராஜபாளையம்.
114	சுப்பையா, திரு. ஆ. கு.	கோட்டூர் (செ. வ.)
115	சுப்பையா, திரு. கே. வி.	ஆலங்குடி.
116	சுப்பையா, திரு. ச.	சங்கரன்கோயில் (செ. வ.)
117	சுப்பையா, திரு. வ. ஆர்.	கடயநல்லூர்.
118	சுருளிவேல், திரு. மு.	போதிநாயக்கனூர்.
119	சுரேந்திரன், திரு. எம்.	மேட்டூர்.
120	சுவாமிதாஸ், திரு. எ.	பத்மநாபபுரம்.
121	செபமாலை, திரு. கோ.	மங்களூர் (செ. வ.)
122	ஜெயாராமன், திரு. இ.	சேலம்–1.
123	செல்லத்துரை, திரு. வீ.	ஓமலூர். (செ. வ.)
124	செல்லையா, திரு. குழ.	பேராவூரணி.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதி (2)
125 செல்வராஜ், திரு. எம்.	விருத்தாசலம்.
126 சேதுராமன், திரு. சி.	சிவகங்கை.
127 சோணையா, திரு. த.	மானாமதுரை.
128 சோமசுந்தரம், திரு. ந.	வலங்கைமான் (செ. வ.)
129 சௌடி சுந்தரபாரதி, திரு. எஸ். ..	அருப்புக்கோட்டை.
130 சௌந்தரபாண்டியன், திரு. பெ. ..	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ.வ.)
131 டென்னிஸ், திரு. என். ..	கிள்ளியூர்.
132 தங்கமணி, திரு. கே. டி. கே.	மதுரை–மேற்கு.
133 தர்மலிங்கம், மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. (அமைச்சர்).	திருச்சிராப்பள்ளி-2.
134 தருமலிங்கம், திரு. ந.	ரிஷிவந்தியம் (செ.வ.)
135 தவமணித்தேவர், திரு. வி.	சேடப்பட்டி.
136 திம்மராயக் கவுண்டர், திரு. டி. சி. ..	நாட்ராம்பள்ளி
137 தியாகராசன், திரு. அ.	திருமயம்.
138 தியாகராசன், திரு. இ. எஸ்.	திருத்தணி.
139 திருப்பதி, திரு. கு.	மதுரை (சென்ட்ரல்).
140 துரைசாமி திரு. வ. க.	குடியாத்தம்.
141 துரைசாமி, திரு. சு.	திருப்பூர்.
142 துரைமுருகன், திரு.	காட்பாடி.
143 துரைராஜ், திரு. சு. ம.	திருவள்ளூர் (செ.வ.)
144 தூயமணி, திரு. மே. சி.	மேட்டுப்பாளையம்.
145 தேவராசன், திரு. எம்.	உதகமண்டலம்.
146 தேவேந்திரன், திரு. அ.	நன்னிலம் (செ. வ.)
147 தோப்பூர் திருவேங்கடம், திரு.	கணியம்பாடி.
148 நடராசன், திரு. ஈ. எம்.	அந்தியூர்.
149 நடராசன், திரு. எஸ்.	தஞ்சாவூர்.
150 நரசிம்மன், திரு. வ. சி.	ஆரணி.
151 நல்லசாமி, திரு. எஸ்.	கரூர்.
152 நாகராஜன், திரு. க.	வடமதுரை.
153 நாகலிங்கம், திரு. பா.	பொன்னேரி (செ.வ.
154 நாச்சிமுத்து, திரு. நா.	ஒட்டஞ்சத்திரம்.
155 நாச்சியப்பன், திரு. வ. எம். டி. ..	ஆத்தூர்.
156 நாச்சியப்பன், திரு. ந.	சங்கராபுரம்.
157 நாராயணசாமி, திரு. மா. வே.	திருவொற்றியூர்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதி. (2)
158 நெடுஞ்செழியன், மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. (அமைச்சர்). ..	திருவல்லிக்கேணி.
159 நைனுமலை, திரு. இரா.	ராசிபுரம்.
160 பத்மநாபன், திரு. பொ.	திருநெல்வேலி.
161 பத்மாவதி, திருமதி. எ. கோ.	முகையூர்.
162 பரந்தாமன், திரு. ஆ.	கடம்பத்தூர்.
163 பரமசிவம், திரு. எம்.	தாரமங்கலம்.
164 பலராமன், திரு. என். எஸ்.	அரக்கோணம்.
165 பழனிசாமி, திரு. நா.	பொங்கலூர்.
166 பழனிசாமி, திரு. என். கே.	பெருந்துறை.
167 பழனிசாமி, திரு. மு.	வெள்ளக்கோயில்.
168 பழனிச்சாமி, புலவர் சி.	பழனி (செ.வ.)
169 பழனியப்பன், டாக்டர் ச. மு.	கோபிசெட்டிபாளையம்.
170 பழனியம்மாள், திருமதி வி. ப. ..	தாராபுரம்.
171 பழனிவேலன், திரு. க.	வரகூர்.
172 பழனிவேலன், திரு. மு.	நாமக்கல்.
173 பழனிவேலு, திரு. பி.	ஆத்தூர்
174 பழனிவேல் ராஜன், திரு.	தேனி.
175 பன்னீர் செல்வம், திரு. எம்.	ஆம்பூர் (செ. வ.)
176 பாண்டுரங்கம், திரு. சி.	செங்கம் (செ. வ.)
177 பாலகிருட்டிணன், திரு. கு.	மன்னார்குடி.
178 பாலசுந்தரம், திரு. வை.	அச்சரபாக்கம் (செ.வ.).
179 பாலையா, திரு. எ.	கொளச்சல்.
180 பெரியசாமி, திரு. கு.	கொடவாசல்.
181 பெரியசாமி, திரு. தி. ஒ.	அவினாசி.
182 பெருமாள், திரு. செ.	காட்டுமன்னார்கோயில்.
183 பெருமாள், திரு. எ. ஆர்.	காரியப்பட்டி.
184 பொம்மன், திரு. கு. அ.	கூடலூர் (செ. வ.)
185 பொன் சொக்கலிங்கம், திரு. பி. ..	சிதம்பரம்.
186 பொன்னப்ப நாடார், திரு. ஆர்.	விளவங்கோடு.
187 பொன்னுமலை, திரு. தி.	பனைமரத்துப்பட்டி.
188 பொன்னுரங்கம், திரு. எ. எம். ..	சோளிங்கபுரம்.
189 மணலி கந்தசாமி, திரு. சி. ..	திருத்துறைப்பூண்டி.
190 மணியன், திரு. பி. எஸ்.	சோழவந்தான்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும்.		தொகுதி.
	(1)	(2)
191	மதியழகன், திரு. கே.ஏ.	ஆயிரம் விளக்கு.
192	மருதாசலம், திரு. என்.	பேரூர் (செ. வ.).
193	மலைக்கண்ணன், திரு. வீ.	இளையாங்குடி.
194	மன்னியப்பன், திரு. சி.	கிருஷ்ணகிரி.
195	மாணிக்கம், திரு. என்.	பென்னகரம்.
196	மாணிக்கவாசகம், திரு. இரா.	தொண்டாமுத்தூர்.
197	மாதவன், மாண்புமிகு திரு. செ. (அமைச்சர்).	திருப்பத்தூர். (இராமனாத புரம் மாவட்டம்)
198	மாரிமுத்து, திரு. ஏ. ஆர்.	பட்டுக்கோட்டை.
199	மாரிமுத்து, திரு. மூ.	தலைவாசல் (செ.வ.)
200	மீனாட்சிசுந்தரம், திரு. மா.	வேதாரண்யம்.
201	முகமது கோதர் முகைதீன், திரு. எஸ். ..	மேலப்பாளையம்.
202	முத்தமிழ்ச் செல்வன், திரு வெ. ந. ..	லால்குடி.
203	முத்து, திரு. வ.	சங்கரி (செ. வ.)
204	முத்துசாமி, திரு. ப.	வேடசந்தூர்.
205	முத்துச்செல்வன், திரு. பு. செ. ..	முசிறி.
206	முத்துவேல், திரு. ந.	வானூர் (செ. வ.)
207	முத்தையா, திரு. கே. கே.	கடலூர்.
208	முத்தையா, திரு. எம்.	ஒட்டப்பிடாரம் (செ. வ.)
209	முருகையன், திரு. எஸ்.	கலசப்பாக்கம்.
210	முனியாண்டி, திரு. ஆ.	நிலக்கோட்டை (செ. வ.)
211	முனு ஆதி, திரு. மு.	திருப்போரூர்.
212	முனுசாமி, திரு. ரா. ரா.	மேல்மலையனூர்.
213	மொய்தீன், திரு. திருப்பூர் ஏ. எம்.	துறைமுகம் (சென்னை நகரம்).
214	மோசஸ், திரு. ம.	நாகர்கோயில்.
215	ரங்கனாதன், திரு. கே.	கோயம்புத்தூர் (கிழக்கு).
216	ராமசாமி, திரு. இ.	வால்பாறை.
217	ராமசாமி, திரு. ஜி.	திருப்பத்தூர் (வட ஆர்க்காடு மாவட்டம்).
218	ராமராசன், திரு. வ. க.	பவானிசாகர் (செ. வ.)
219	ராஜா, திரு. ஏ. எம்.	பவானி.
220	ராஜாராம், திரு. ஜி.	திண்டிவனம்.
221	ரெத்தினசாமித் தேவர், திரு. மூ. சி. ஆ.	திருமங்கலம்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும்.	தொகுதி.
(1)	(2)
222 லத்தீப், திரு. எம். ஏ.	வாணியம்பாடி.
223 வகாப், திரு. கே. ஏ.	ராணிப்பேட்டை.
224 வடிவேலு, திரு. சீ. க.	தொட்டியம்.
225 வடிவேல், திரு. எஸ்.	சீர்காழி (செ. வ.)
226 விசுவநாதன், திரு. செ. கோ. ..	செங்கல்பட்டு.
227 வீராசாமி, திரு. நா.	ஆற்காடு.
228 வெங்கடசாமி, திரு. பி.	ஹோசூர்.
229 வெள்ளத்துரை, திரு. அ.	வாசுதேவநல்லூர்.
230 வேதாசலம், திரு. மு.	வண்ணாரப்பேட்டை (சென்னை நகரம்).
231 வேலப்பன், திரு. சி. வே.	கபிலமலை.
232 வேழவேந்தன், திரு. கா.	கும்மிடிபூண்டி.
233 ஜேம்ஸ், திரு. ஜே.	திருவட்டார்.
234 ஜோதி வெங்கடாசலம், திருமதி. ..	ஸ்ரீரங்கம் (செ. வ.)
235 ஹாண்டே, டாக்டர், எச். வி.	பார்க் டவுன் (சென்னை நகரம்).

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்குகொள்ள உரிமை பெற்றவர்கள்.

1 மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன்—அமைச்சர்.

2 மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி—அமைச்சர்.

3 திரு. கோவிந்த் சாமிநாதன்—தலைமை வழக்கறிஞர்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ் நாடு சட்டப் பேரவை.

வெள்ளிக்கிழமை, 1974 மார்ச் 15.

சென்னை செயிண்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் புலவர் கா. கோவிந்தன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

Course in Television.

* 371 *Q.*—THIRU N. DENNIS :
THIRU N. K. PALANISAMY : } Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) whether there are proposals under the consideration of the Government to introduce a course in Television in the Film Institute at Adyar in this State ; and

(*b*) if so, the details thereof ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (அ) ஆம்.

(இ) இதுபற்றிய விவரங்கள் ஆய்வில் உள்ளன.

திரு. என். டென்னிஸ் : தலைவர் அவர்களே, டெலிவிஷன் மாடர்ன் மெதட் ஆப் டெவலப்மெண்டாக இருப்பதால், டெலிவிஷன்பற்றிக் கற்பதற்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : ஏற்கெனவே இந்தத் துறை பற்றிய பலவேறு பயிற்சி முறைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இப்பொழுது புதிதாக டெலிவிஷன் பற்றிய பாட முறையை எடுத்துக்கொள்வதா, இல்லையா என்பதைப்பற்றி யோசித்து வருகிறது. அதற்கென்று இருக்கின்ற குழு அதுபற்றி ஆராய்ந்து அடுத்த கூட்டத்தில் அதுபற்றி முடிவு எடுக்கலாம் என்று ஒத்திவைத்திருக்கிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : இப்பொழுது இந்த டெலிவிஷன் ஜனங்களுக்கு மிகவும் அத்தியாவசியமான பொருளைப் போல் ஆகிவிட்டதன் காரணமாக, எங்கு பார்த்தாலும் ரேடியோ அண்டு டெலிவிஷன் என்று தான் சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, இதைச் சரியான முறையில் கற்பதற்கு நம் மாநிலத்திலிருந்து தகுந்த என்ஜினியர்களை டில்லிக்கு அனுப்பி அங்கே அவர்கள் சரியான முறையில் கற்றறிந்து இங்கே மாணவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொடுக்கக் கூடிய முறையில் சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : டெலிவிஷன் பாட முறை ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு, அது கற்றுத்தரப்பட வேண்டுமென்று பிறகு மேற்கொள்ளப்படுமானால் அந்தப் பயிற்சி அளிப்பவர்கள் எவ்வளவு திறமை பெற்றவர்களாக இருக்கவேண்டும் என்பதிலே அரசு தனக்குள்ள அக்கறையை மறந்துவிடாமல், மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்ன யோசனையையும் மனதில் கொண்டு அவ்வாறு செயல்படும்.

திரு. கு காமாட்சி : இந்தத் திரைப்படக் கல்லூரியில் எத்தனை பேர் இப்பொழுது பயின்று கொண்டிருக்கின்றார்கள் ? அவர்களுக்கு எந்த எந்த முறையிலே பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது ? நடிப்பு மட்டும்தான் கற்றுக் கொடுக்கப்படுகிறதா ? அல்லது கேமிராவை இயக்குவது என்கிற முறையெல்லாம் சொல்லிக்கொடுக்கப்படுகிறதா ? அதில் பயிலுகின்ற மாணவ மாணவிகள் இந்த மாநிலத்தை மட்டும் சேர்ந்தவர்களா ? மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து வருகிறவர்களுக்கும் இங்கு பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : ஒரு ஐந்தாறு கேள்விகளைச் சேர்த்துக் கேட்டிருக்கிறார்கள். பயிற்சி பெறும் மாணவர்களுடைய மொத்த எண்ணிக்கை 107 பேர். நடிப்பு மாத்திரம் அல்லாமல் திரைப்படப் பிடிப்பில் 36 பேரும், ஒலிப் பதிவு, ஒளிப் பதிவு, பொறியியலில் 24 பேரும், திரைப்படத் தொகுப்பில் 7 பேரும், திரைப்பட முறை வைப்பில் (ப்ரோஸஸிங்) 14 பேரும், நடிப்பில் 13 பேரும், டைரக்ஷன் திரைக் கதை எழுதுதலில் 13 பேரும் இதில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். மற்ற மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் இந்தக் கல்லூரியில் பயிற்சிக்காக இடம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. கே. எ வகாப் : சென்னையில் கட்டப்பட்டு வருகின்ற டெலிவிஷன் நிலையம் குறிப்பிட்ட காலத்தில் முடியாது இன்னும் ஓராண்டு ஈராண்டுகள் தாமதம் ஆகும் என்று கூறப்படுகிறதே அதற்கான காரணம் என்ன என்பதை நமது அரசு ஆராய்ந்து உடனடியாக செயல்பட முயற்சி செய்யுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : டெலிவிஷன் நிலையத்தைத் துரிதமாக முடித்திடவேண்டுமென்று 7—1—1974-இல் நான் பிரதமருக்குக் கடிதம் எழுதினேன். அதற்கு 19—1—1974-இல் பிரதமர் பதில் எழுதி இருக்கிறார். சென்னை டெலிவிஷன் நிலையத்திற்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது, அதுகுறித்த வேலைகள் விரைவில் முடிக்கப்பெறுவதற்கு எல்லாவிதமான ஆக்கபூர்வமான காரியங்களும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன, சில தொழில் நுட்பப் பிரச்சினை காரணமாகத்தான் தாமதம் ஏற்படுகிறது என்று பிரதமர் அவர்கள் பதில் எழுதியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, விரைவில் அது முடியும் என்று நாம் எதிர்பார்க்கலாம்.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் டெலிவிஷன் நடைமுறைக்கு வந்தபின்னர், எல்லோருடைய வீட்டிலும் ரேடியோ இருப்பதைப்போல எல்லோருடைய வீட்டிலும் டெலிவிஷன் இருக்க வேண்டும் என்ற சிறப்புத் திட்டத்தை தமிழ்நாடு அரசு தயாரிக்க முன்வருமா ?

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எல்லோருடைய வீட்டிலும் இப்பொழுது ரேடியோ எந்த அடிப்படையில் இருக்கிறதோ அந்த அடிப்படையில் எல்லோருடைய வீட்டிலும் டெலிவிஷன் இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். (சிரிப்பு).

சிறுவர்களுக்கான திரைப்படங்கள்.

* 372 வினா— திரு என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

சிறுவர்களுக்கென திரைப்படங்களை தமிழ்நாடு அரசு தயாரிக்க உத்தேசித்துள்ளதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இல்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு அரசு சார்பாக தற்போது எந்த எந்த வகையான திரைப்படங்கள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதை அறியலாமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு அரசின் பல்வேறு துறைகளின் சார்பாக பல விளக்கப் படங்கள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. "கல்லும் சொல்லாதோ கவி" என்ற தலைப்பில் சிற்பம் பற்றிய படம் ஒன்று எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. உயர் விளைச்சல் ரகங்கள், பயிர் பாதுகாப்பு, உரங்கள், நெடுங்கடல் மேலே, குடும்பக் கட்டுப்பாடு ஆகிய தலைப்புகளில் படங்கள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. தீ அணைப்பு, சீரணி, நெற்பயிர் வேளாண்மை, வாழ்க்கை வளம் பெற, மனம் ஒரு குரங்கு, அன்னையர் இருவர், இரண்டு வீடு, வளமான வாழ்வு, எந்த நாளும் காப்போம், பருத்தி வேளாண்மை, விசை தெளிப்பூச்சு பராமரிப்பு கிராம முன்னேற்றம், சுற்றுலா, விவசாயப் பயிற்சி விற்பனைக்கூடம் பரிசுச் சீட்டு, ரூரல் டெவலப்மெண்ட் என்று இப்படிப்பட்ட தலைப்புகளில் தமிழ்நாடு அரசில் உள்ள பல்வேறு இலாகாக்களின் சார்பாகப் படங்கள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

. திரு. எம். சுரேந்திரன் : திரைப்படங்கள் கல்வி போதிப்பிலே சிறந்த பணியைச் செய்ய முடியும் என்று பல அறிஞர்கள் கூறியிருக்கின்றார்கள். அந்த வகையில் சிறுவர்களுக்கென திரைப்படங்களைத் தயாரிப்பது மிகவும் பயன் உள்ளதாக இருக்கும் என்று கருதப்படுகிற நோக்கில் இந்த அரசாங்கம் இதுசம்பந்தமாக வருங்காலத்தில் ஆலோசனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : ஏற்கெனவே எடுக்கப்பட்டுள்ள, சிறுவர்களுக்கு அறிவுரை போதிக்கும் படங்கள் ஆங்காங்கே இருந்து வரவழைக்கப்பட்டு சிறுவர்களுக்கு போட்டுக் காட்டப்படுகிற முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

[1974 மார்ச் 15

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : "குழந்தைக்காக" என்று ஒரு சினிமாப் படம் வந்ததே அது குழந்தைகளுக்குப் போட்டுக் காண்பிக்கத்தக்க படமா ? அல்லது "குழந்தைக்காக" என்ற பெயர் மட்டும்தான் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் பார்த்திருப்பார் என்று கருதுகிறேன். நான் அந்தப் படத்தைப் பார்க்கவில்லை.

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : தலைவர் அவர்களே, ஒழுக்கத்தைக் கற்றுக் கொடுக்கின்ற வகையில இப்பொழுது திரைப்படக் கல்லூரியில் இருக்கின்ற மாணவர்களை வைத்து, குழந்தைகளுக்காக எடுக்கப்படுகின்ற படத்தைத் தயாரிக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இப்போதே திரைப்படக் கல்லூரி மாணவர்களை வைத்து பல்வேறு தலைப்புகளில் படங்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இங்கே எழுந்துள்ள கேள்வியின் அடிப்படையில் சிறுவர்களுக்கு அறிவு போதிக்கும் படம் எடுக்கலாமா என்பதைப்பற்றி யோசித்து அதற்குப் பிறகு முடிவு எடுக்கப்படும்.

திரு. நா. வீராசாமி : சிறந்த தமிழ் படங்களுக்கு பரிசு வழங்கக் கூடிய ஒரு திட்டம் தமிழ்நாட்டில் இருந்ததே, அந்தத் திட்டம் இப்பொழுது இருக்கிறதா ? அப்படியானால், குழந்தைகளுக்கென்று தனியார் யாராவது நல்ல படங்கள் எடுத்தால் அந்தப் படங்களுக்கு அப்படிப்பட்ட பரிசுகள் வழங்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : சிறந்த தமிழ்ப் படங்களுக்கும் அதிலே பணியாற்றிய தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களுக்கும் பரிசு அளிக்கும் திட்டம் ஒன்று கடந்த இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாகத் தொடர்ந்து நடைபெற்று வந்தது. ஆனால், அதிலே பரிசு பெறுபவர்கள் அந்தத் திட்டத்தைச் சரியான முறையில் மதிக்காத காரணத்தால் என் நமக்கு இந்த வம்பு என்று இதை சிறிது காலமாக நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம்.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசு தயாரித்திருக்கிற குடும்ப நலம் குறித்த படம் மிகச் சுவையாக இருக்கிறது, ஆனால், குடும்ப நலப் படங்களை குழந்தைகள் வேண்டாம் என்றாலும் உள்ளே வந்து பார்க்கிறார்கள். ஆகவே, குழந்தைகளுக்கு முன்பெல்லாம் சிவிக்ஸ் பாடமுறையினை கற்பிப்பதுபோல், சுகாதாரமுறை, சாலை விதிகள் ஆகியவற்றை 16 எம்.எம். படத்திலே காண்பிக்க உரிய வகையில் அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இப்போதே இதுபோன்ற படங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றை நாமே தயாரிப்பதா என்பதுதான் பிரச்சினை பற்றாக்குறையாக இருக்குமானால் அப்படிப்பட்ட படங்களைத் தயாரிப்பதில் அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்.

திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : நம்முடைய தமிழக முதல்வர் அவர்கள் அரசு எடுக்கின்ற படங்கள் ஒழுக்கத்தைப்பற்றி போதிக்கும் வகையில் எடுக்கிறோம்

என்று குறிப்பிட்டார்கள். திரைப்பட உலகில் ஒழுக்கமே இல்லாத விதத்தில் இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் தனியார்களால் படங்கள் எடுக்கப் படுகின்றன. ஒரு வரம்புக்குள், ஒரு ஒழுங்குக்குள் கொண்டுவர அரசாங்கம் முயற்சிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : சில படங்களால் பொதுமக்களிடத்தில் அமைதிக்குப் பங்கம் ஏற்படும் என்ற சூழ்நிலை வந்தால்தான் மாநில அரசைப் பொறுத்தவரையில் அவைகளைத் தடுத்து நிறுத்த முடியும். அதற்கான பரிந்துரைகளைக்கூட மத்திய அரசுக்குச் செய்ய முடியும். ஆனால், படங்களில் ஆபாசமான காட்சிகள் இவைகள் வருவதைத் தவிர்ப்பதற்கு பொறுப்பு இன்றைக்கு தணிக்கைத் துறைக்குத்தான் இருக்கிறது. தணிக்கைத் துறை மாநில அரசின் வரம்புக்கு உட்பட்டதல்ல. மத்திய அரசின் வரம்புக்கு உட்பட்டதாகும். அதுபற்றி நேற்றையதினம் முஸ்லிம் லீக் கட்சித் தலைவர் திருப்பூர் திரு. மொய்தீன் அவர்கள் வெகு விரிவாகப் பேசியிருக்கிறார்கள். ஆனால், கூடுமான வரையில் அந்தப் படங்களைத் தணிக்கை செய்தாலும்கூட, அந்தப் படங்கள் சம்பந்தமான போஸ்டர்கள் சுவர்களில் ஒட்டப்படுவதை ஒரு சட்டம் போட்டுத் தடுக்கலாமா என்பதைப் பற்றி அரசு யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

திரு. நா. வெ. குருசாமி : நமது சட்ட மன்ற நிகழ்ச்சியைத் தொகுத்து ஒரு திரைப்படம் எடுக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : சட்டமன்ற நிகழ்ச்சியைத் தொகுத்து படமாக்குவது என்றால் சில நேரங்களில் ஸ்டண்டு படம் போல இருக்கும்.

திரு. எம். தேவராசன் : அடையார் திரைப்படக் கல்லூரியில் பயின்று தேறுகிறவர்கள் பலர் வேலையில்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். என் மைத்துனர் ஒருவரே காமராமென்னாக அங்கே தேறி இன்றையதினம் வேலையில்லாமல் அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். ஆகவே அங்கே பயின்று தேறுகிறவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பைத் தேடித் தரும் திட்டம் ஏதேனும் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அங்கே பயிற்சி பெற்று தேறியுள்ள திறமையானவர்கள் பலருக்கு வேலைவாய்ப்புக் கிடைத்திருக்கிறது என்று அறிகிறேன். (சிரிப்பு).

Educational concessions to children of Political sufferers.

* 431 *Q.*—THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Education and Tourism be pleased to state the expenditure incurred by the Government by way of granting educational concessions to sons and daughters of Political sufferers for the periods 1971–72 and 1972–73 ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் :

அரசியல் தியாகிகளின் மக்களுக்கு கல்விச் சலுகை வழங்குவதால் அரசுக்கு ஏற்பட்ட செலவு :—

		ரூ.
1.	1971–72	33,397·77
2.	1972–73	34,288·16

திரு. என். கே. பழனிசாமி : என்னென்னவிதமான சலுகைகள் கொடுக்கப்படுகின்றன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : இந்தத் திட்டம் மத்திய அரசால் ஏற்படுத்தப்பட்டு, மாநில அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று கும். மாநில அரசு பாதித் தொகையை ஏற்றுக்கொள்கிறது. மாநில அரசு ஏற்றுக்கொள்கிற அளவு மத்திய அரசு பணம் தருகிறது. அதிலும் மத்திய அரசால் உச்சக்கட்டமாக ரூ. 43,750 தருவதாக ஒப்புக்கொள்ளப் பட்டது. இதில் விடுதலைப் போராட்டத்தில் பங்கேற்று 6 மாதம் சிறைதண்டனை பெற்றவர்களது குழந்தைகளுக்கு, போராட்டத்தில் மரித்து, தூக்குத் தண்டனை பெற்றவர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு, அதுவும் அந்தக் குழந்தைகளின் குடும்ப பொருளாதார நிலையைக் கணக்கில்கொண்டு, திறமையின் அடிப்படையில் இந்தத் தொகை வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற நிபந்தனைகளை விதித்திருக்கிறது.

திரு. கு.அ. பொம்மன் : தியாகிகளின் குழந்தைகளுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதில் முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தனியாகக் கவனிக்க வேண்டிய ஒன்று.

திரு. த. சோனையா : இந்தத் தியாகிகளுடைய பிள்ளைகளுக்கு கல்விச் சலுகை கொடுக்கிறபோது, சில தியாகிகளுடைய மனைவிகள் உத்தியோகங் களில் இருக்கிற காரணத்தினால், அவர்களது குழந்தைகளுக்கு கல்விச் சலுகை அளிப்பதற்கு இல்லை என்பதாக உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருப்ப தாகத் தெரிகிறது. இதுபோல் அந்தத் தியாகிகளுக்கும், தியாகி களின் பிள்ளைகளுக்கும் சலுகை அளிக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : நான் முதலிலேயே குறிப்பிட்டேன். இந்தத் திட்டம் பொருளாதார நிலையைக் கணக்கில் கொண்டுதான் திறமையானவர்களுக்கு உதவி அளிக்கப்படுகிற ஒன்று. இதில் குடும்ப வருமானம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 3,600-க்கு மேற்படாத தியாகிகளின் குடும்பப் பிள்ளைகளுக்குத்தான் சலுகை அளிப்பது என்கிற விதி இருக்கிறது.

1974 மார்ச் 15]

திரு. எம். சுரேந்திரன் : அரசியல் தியாகிகள் என்பதாக பென்ஷன் பெறுகிறவர்களுடைய குடும்பத்தைச் சேர்ந்த எவ்வளவு பேர்களுக்கு இந்தச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது ? அப்படி அளிக்கப்படுகிற சலுகை அவர்கள் எவ்வளவு தூரம் படிக்க விரும்பினாலும் அளிக்கப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : எவ்வளவு பேர்களுக்கு தரப்படுகிறது என்கிற விவரம் என்னிடம் இல்லை. நமக்கு மொத்தமாகிற செலவில் பாதியை மத்திய அரசு தருகிறது. மற்ற பாதியை மாநில அரசே ஏற்றுக்கொள்கிறது.

திரு. என். டென்னிஸ் : தியாகிகளின் குழந்தைகளுக்கு கொடுக்கப்படுகிற புக் அலவன்ஸ் ஏற்ற காலத்தில் கொடுக்கப்படுவதில்லை. அப்படியின்றி ஏற்ற காலத்தில் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : காலத்தாழ்வு ஏற்படுமானால் அது கவனிக்கப்படும்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தியாகிகளின் குழந்தைகளுக்கு கல்விச் சலுகை அளிக்கிற இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒரு மாணவனுக்கு எவ்வளவு ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இது அந்த மாணவர் எந்த வகுப்பில் படிக்கிறார் என்பதற்கு ஏற்றாற் போல அமைந்திருக்கிறது. குறிப்பாக 9-வது வகுப்பு முதல் 11-வது வகுப்புவரை விடுதியில் தங்கிப் படிக்கிற மாணவராக இருந்தால் ஒரு ஆண்டுக்கு உணவுக்காக ரூ. 300-ம் புத்தகத்திற்காக ரூ. 35-ம் ஆக ரூ. 335 அளிக்கப்படுகிறது. புகுமுக வகுப்பு படிக்கிற மாணவராக இருந்தால் மொத்தம் ரூ. 385 அளிக்கப்படுகிறது. பட்டப்படிப்பு என்றால் முதலாண்டு மொத்தம் 525 ரூபாயும், இரண்டாம் ஆண்டு 450 ரூபாயும், மூன்றாம் ஆண்டு 440 ரூபாயும் அளிக்கப்படுகிறது.

விடுதியில் தங்கிப் படிக்காத மாணவராக இருந்தால் 9 முதல் 11-வது வகுப்புவரை ரூ. 35 அளிக்கப்படுகிறது. புகுமுக வகுப்பு படிக்கிற மாணவருக்கு ரூ. 85 அளிக்கப்படுகிறது. பட்டப்படிப்பு என்றால் முதலாண்டு ரூ. 125-ம், இரண்டாம் ஆண்டுக்கு ரூ. 50-ம், மூன்றாம் ஆண்டுக்கு ரூ. 40ம் அளிக்கப்படுகிறது.

தங்கிப்படிக்கும் மாணவர்களுக்கு—தொழிற்கல்வி நிலையங்களில் படிக்கிறவர்களுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 அளிக்கப்படுகிறது. தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளியில் படிக்கிறவர்களுக்கு மாதம் ரூ. 25 அளிக்கப்படுகிறது.

விடுதியில் தங்கிப் படிக்காத மாணவர்களுக்கு புத்தகங்கள் வாங்கிக் கொள்வதற்காக—மருத்துவக் கல்வி பயில்கிறவர்களாக இருந்தால் ரூ. 1,081-ம், பல் வைத்தியக் கல்வி பயில்கிறவர்களாக இருந்தால் ரூ. 1,087-ம்,

[1974 மார்ச் 15

பி. பார்மஸி படிக்கிறவர்களுக்கு ரூ. 487-ம் அளிக்கப்படுகிறது. சட்டக் கல்வி பயில்கிறவர்களுக்கு முதல் வருடம் ரூ. 51-ம், பி.எல். படிக்கிற வர்களுக்கு ரூ. 73-ம், பொறியியல் கல்லூரியில் படிக்கிறவர்களுக்கு ரூ. 550-ம், கால்நடை மருத்துவக் கல்லூரியில் படிக்கிறவர்களுக்கு ரூ. 1,000-ம், அறிவியல் (வேளாண்மை)-க்கு ரூ. 650-ம், தொழிற் பயிற்சி வகுப்புக்கு ரூ. 35-ம் அளிக்கப்படுகிறது.

திரு. எ. ஆர். மாரிமுத்து : மத்திய சர்க்கார் உயர்ந்த கட்டமாக ரூ. 43,750 அளிக்கிறது என்றால் அந்த முழுத்தொகையைக்கூட மாநில சர்க்கார் பயன்படுத்திக்கொள்ளாது, அதில் ரூ 20 ஆயிரத்தைச் செலவழிக்க வில்லையே, இப்படி அந்தத் தொகையை சரண்டர் செய்யாது, காலத்திற்கு ஏற்ற முறையில் இந்த உதவித்தொகையை அதிகப்படுத்தியாவது பயன் படுத்திக்கொள்ள அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : உச்சக்கட்டமாகத்தான் ரூ. 43,750 என்று சொன்னேன். நாம் எவ்வளவு செலவு செய் கிறோமோ அதில் பாதியை அவர்கள் தருகிறார்கள். முதலில் 31,397 தான் செலவாயிற்று. போன ஆண்டு ரூ. 34,288 ஆகியிருக்கிறது. 1974-இல் மத்திய அரசு எந்தத்தொகையும் வழங்காது, அந்தச் செலவை மாநில அரசே ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் பங்கை தொடர்ந்து தரவேண்டுமென்று நாம் சொல்லியிருக் கிறோம்.

திரு எ. ஆர். மாரிமுத்து : இப்போது அமைச்சர் அவர்கள் செல வழிந்திருப்பதாகச் சொன்ன தொகையில் மத்திய அரசு பாதி தந்திருக கிறதா ? அல்லது மாநில அரசேதான் முழுத்தொகையையும் செலவிட்டிருக் கிறதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : நான் சொன்னது மத் திய அரசும், மாநில அரசும் சேர்ந்து செலவழித்திருக்கிற தொகை. இதுவும் தேசிய விடுதலைப் போராட்டத்தில் பங்கேற்று ஆறு மாத காலம் சிறைதண்டனை பெற்றோ அல்லது சிறையிலடைக்கப்பட்டோ அல்லது போராட்டத்தில் மரித்தோ அல்லது தூக்கு தண்டனை பெற்றோ அல்லது துப்பாக்கிச் சூட்டினாலோ, லத்தி அடியினாலோ நிரந்தரமாக உடல் ஊனமுற்றோ அல்லது வேலையை இழந்து தன் வருவாயை இழந்து அல்லது தன் செல்வத்தின் பகுதியையோ, முழுவதையுமோ இழந்து அல்லலுற்றவர்களாக இருந்தால் அவர்கள் பிள்ளைகளுக்கு அளிப்பது என்கிற நிபந்தனைகள் எல்லாம் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. கு. காமாட்சி : தலைவர் அவர்களே, இந்த விடுதலை வீரர் களுடைய குழந்தைகளுக்கும் அளிக்கப்படும் கல்விச் சலுகை போல் எல்லைப் போராட்டம், மொழிப் போராட்டம் ஆகியவற்றிலே உயிர்நீத்த தியாகி களுடைய குடும்பக் குழந்தைகளுக்கும் உதவி அளிக்கப்படுமா ? அப்படி பரிசீலனையில் இல்லையென்றால், மொழிப் போராட்ட வீரர்கள், எல்லைப் போராட்ட வீரர்களுக்கெல்லாம், மானியம் வழங்க இருப்பதாக முதல மைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதைப் போல் இதுவும் பரிசீலனை செய்யப்படுமோ என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டமே மத்திய அரசினுடைய திட்டம். அதை மாநில அரசு ஏற்றுக்கொண்டு ஈட்டுத் தொகை தருகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுகின்ற திட்டத்திற்கான செயற்குறிப்பு இப்பொழுது இல்லை.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தலைவர் அவர்களே, பல கல்வித் துறைகளிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற இந்தத் தியாகிகளுடைய குழந்தைகளுக்கு சில நிபந்தனைகளுடைய அடிப்படையிலே இந்த மானியம் கொடுக்கப்படுகிறது. 1971-72-ம் ஆண்டில், 1972-73-ம் ஆண்டில், எத்தனை குழந்தைகள் இதிலே பயன அடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதை அறியலாமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, எல்லாத் துறைகளிலேயும் 138 மாணவர்கள் இந்தப் பலனை அடைந்திருக்கிறார்கள்.

திரு. முனு ஆதி : தலைவர் அவர்களே, 6 மாதங்களுக்கு மேலே சிறைச்சாலை சென்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற சலுகை என்று சொன்னால், தேசிய விடுதலைக்கு மட்டும்தானா ? அல்லது இந்தி எதிர்ப்புப் போராட்டத்திலே பேரறிஞர் அண்ணா போன்றவர்கள்கூட 6 மாதத்திற்கு மேலே சிறையிலே இருந்திருக்கிறார்கள். நாட்டு விடுதலைக்குப் போராடுவதுதான் போராட்டமென்றில்லாமல், ஜனநாயகப் பாதுகாப்புக்காக, ஜனநாயக விடுதலைக்காகப் போராடியவர்களுக்கு, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் போராட்டத்திலே சிறை சென்றவர்கள் இருக்கிறார்கள் , அவர்களுக்கு மாநில அரசு ஏன் தரக்கூடாது ? மத்திய அரசு தராவிட்டால் பரவாயில்லை. மாநில அரசே ஒரு திட்டம் தீட்டி, அப்படி தியாகம் செய்த குடும்பங்களுக்கு ஏன் தரக்கூடாது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் முதலிலேயே குறிப்பிட்டேன், இது வெள்ளையர்களை எதிர்த்து, இந்திய விடுதலைப் போராட்டத்திலே ஈடுபட்ட தியாகிகளுக்கென்று மத்திய அரசு வகுத்த திட்டமென்று. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறிய அத்தகைய தன்மைகளில், எல்லாப் போராட்டங்கள், இந்தி எதிர்ப்புப் போராட்டங்கள், ஆகியவற்றில் ஈடுபட்டவர்களைப் பற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்துக் கொண்டிருப்பதாக முதலமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், அவர்களுக்கு மானியம் வழங்குவது என்றால், அதற்குப் பிறகுதான் இதுபற்றி பரிசீலிக்க வேண்டி வரும். இது ஒரு கொள்கைப் பிரச்னை.

திரு கே. கந்தசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தியாகிகளின் குழந்தைகளுக்கு கல்விச் சலுகைகள் அளிப்பதைப் போல், பாரதியார், வ.உ.சி. போன்றவர்களின் குடும்பங்களில் வந்தவர்களுக்கு சலுகை அளிக்கும் திட்டம் அரசிடம் இருக்கிறதா ? இல்லையென்றால், அதை நிறைவேற்ற அரசு முயலுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அது தனிச் சலுகையின்பாற்படும். இது மத்திய அரசாங்கம் வகுத்துத் தந்திருக்கிற திட்டத்தை மாநில அரசு நடைமுறைப்படுத்துகிற திட்டமாகும். அதுபற்றி விவரம் வேண்டுமானால், தனிக் கேள்வி போடவும்.

வெள்ளக்கோவில் ஒன்றியப் பள்ளிகளில் ஆசிரியர்கள்.

*432 வினா—திரு. மு. பழனிசாமி : மாண்புமிகு கல்வி-சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1972–73-ம் கல்வி ஆண்டில், வெள்ளக்கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியப் பள்ளிகளில் எத்தனை இடைநிலை ஆசிரியர் பதவிகள் முதுநிலைப் பதவிகளாகத் தரம் உயர்த்தப்பட்டன ?

(இ) அப்பதவிகளுக்கு உரிய காலத்தில் ஆசிரியர்கள் நியமனம் செய்யப்பட்டனரா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் :

(அ) இரண்டு பணியிடங்கள்.

(இ) ஆம்.

கும்முடிப்பூண்டி உயர்நிலைப்பள்ளி.

*433 வினா—திரு. கா. வேழவேந்தன் : மாண்புமிகு கல்வி-சுற்றுலாத்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கும்முடிப்பூண்டி அரசினர் உயர்நிலைப்பள்ளிக்கு இட வசதியைப் பெருக்கும்பொருட்டு புதிதாக ஆறு வகுப்பறைகள் கட்டுவதற்கான திட்டம் காலதாமதப்படுவதன் காரணம் என்ன ?

(இ) எப்போது அவை கட்டி முடிக்கப்படும் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் :

(அ) & (இ).—

கும்முடிப்பூண்டி அரசினர் (கழக) உயர்நிலைப்பள்ளிக்காக ஆறு அறைகள் கட்டும் நோக்குடன் ரூ. 1,07,000 மதிப்பீட்டில் முன்னதாக திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டது. நிதிப்பற்றாக்குறையினால் ரூ. 36,000 மதிப்பீட்டில் துணைக்கட்டிடம் கட்டலாமென்று தீர்மானித்து, சைதை முதன்மைக்கல்வி அலுவலர் அதற்கான வரைபடமும் மதிப்பீடும் அனுப்பியுள்ளார். அவை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளன.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த உயர்நிலைப் பள்ளியில் அதிகமான மாணவர்கள் வகுப்பில் படிக்காமல், வெட்ட வெளியேயிருந்து படிக்கின்ற காரணத்தால், குறைக்கப்பட்ட தொகையை யாவது உடனடியாக ஒதுக்கி, கட்டிடம் கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, ரூ. 36,000 செலவில் கட்டிடம் கட்ட ஒரு பிரேரணை வந்திருக்கிறது. அது அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. விரைவில் முடிவு எடுக்கப்படும்.

Symposium on ground water

* 434 Q. THIRU R. R. MUNUSAMI : Will the Hon. the Minister for Education and Tourism be pleased to state—

(a) whether any International Symposium on Development of Ground Water Resources was held at Madras during November 1973, and

(b) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் :

(அ) & (இ) நிலத்திற்குக் கீழே புதையுண்ட நீரின் வளம் பற்றிய அனைத்து நாட்டு கருத்தரங்கு ஒன்று 1973-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 26-ம் நாளிலிருந்து 29-ம் நாள் வரை கிண்டி பொறியியல் கல்லூரியில் நடந் தேறியது. இக்கருத்தரங்கு நில நீர் துறையில் பணியாற்றும் பல்வேறு அறிவியல், புவியியல் வல்லுநர்களையும் ஒருமிக்கக்கூட்டி நிலநீர் வளத் தைப் பயன்படுத்துவதில் அவர்களை எதிர்நோக்கிய பல்வேறு சிக்கல்களை விவாதிக்க உதவியதோடு இப்பொருள் பற்றிய தற்போது நிலவிவரும் புதிய கருத்துக்களை அறியவும் உதவிற்று. இதையொட்டி ஒரு பொருட்காட்சியும் நடைபெற்றது.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : சார், நிலத்திற்குக் கீழுள்ள நீரைக் கொண்டு வருவது பற்றிய கருத்தரங்கின் காரணமாக நம்முடைய மாநிலத்திற்கு எந்த அளவிற்கு, என்னவிதமான பயன்கள் கிடைத்திருக்கின்றன? நம் முடைய மாநிலத்தைப்பற்றி எற்கெனவே ஆராயப்பட்டு, நிலநீர் சம்பந்த மாக ஒரு முடிவை அரசாங்கம் எடுத்திருப்பதாகத் தெரிகிறதே, அதற்கு ஊக்கம் அளிக்கின்ற வகையிலே, அதை இன்னும் விரைவுபடுத்துகின்ற வகையிலே இந்தக் கருத்தரங்கு அமைந்திருந்ததா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கருத்தரங்கு 3, 4 நாட்கள் நடைபெற்று மிகப் பயன் அளித் துள்ளது என்றுதான் குறிப்பு உள்ளது. பல்வேறு நாடுகளைச் சேர்ந்த

||1974 மார்ச் 15

292 பிரதிநிதிகள் இக்கருத்தரங்கில் கலந்து கொண்டார்கள். இந்தியாவைத் தவிர 13 வெளிநாடுகளிலிருந்து 34 கிரவுண்ட் வாட்டர் எக்ஸ்பர்ட்ஸ் கலந்துகொண்டு ஆலோசனை கூறி இருக்கிறார்கள். இக்கருத்தரங்கில் 12 தொழில் நுட்பக் கட்டுரைகள் படிக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில், புதிதாகவகுக்கப்பட்டிருக்கின்ற நவீன முறைகளையெல்லாம் நடைமுறைபடுத்துவதுபற்றி வல்லுநர்கள் கருத்து தெரிவித்து, நன்கு ஆராயப்பட்டிருக்கிறது.

பொருட்காட்சியை பொருத்தமட்டில், தமிழ் நாட்டிலே எங்கெங்கு நிலநீர் இருக்கிறது என்பதற்கான வரைபடங்கள் வைக்கப்பட்டிருந்தன. இந்தக் கருத்தரங்கு, தமிழகத்திலே அடித்தளத்திலே இருக்கிற நீரை மேலே கொண்டுவருவதற்குப் பெரிதும் பயன்பட்டது என்று குறிப்பு கூறுகிறது.

திரு. ஆ. பரந்தாமன்: தலைவர் அவர்களே, நிலத்தடி நீர் வளத்தை கண்டுபிடிக்க தமிழ்நாட்டிலே கிரவுண்ட் வாட்டர் டிவிஷன் இருக்கிறது. அவர்கள் சில ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் ஒரு அறிக்கையைத் தந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் ரவடிக்கை; அந்த அறிக்கை பல இடங்களிலே தவறான தகவலைத் தந்திருக்கிறது. அந்த அறிக்கையைப் புதிதாக மாற்றி அமைத்து, எங்கெங்கு உண்மையாக நீர் வளம் இருக்கிறது என்று கண்டு பிடிக்க இந்த சிம்போசியம் பயன்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, அந்த அறிக்கை சரியானதா, தவறானதா, என்று நாமயாரும் கூறுவதற்கில்லை. அத்துறை வல்லுநர்கள்தான கூறவேண்டும். இந்தக் கருத்தரங்குக்கும் அதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. புதிய கருத்துக்கள், புதிய போக்குகள், புதிய முறைகள் ஆகியவற்றைப் பற்றி கலந்துகொள்கின்ற அளவுக்கு வல்லுநர்கள் இதில் கலந்துகொண்டு உரையாடியிருக்கிறார்கள். நிலத்தடி தண்ணீரைப் பற்றிய பொறி இயல் வல்லுநர்கள், பொதுப் பணியைச் சேர்ந்தவர்கள், மின்சாரத் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள், வேளாண்மைத் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள், தொழில் நுட்பக் கல்வியைச் சேர்ந்தவர்கள், இப்படிப்பட்ட பல்வேறு துறையினர் கலந்துகொண்டு ஆராயப்பட்ட கருத்துக்கள் எதிர்காலத்திற்கு வழிகாட்டியாக அமையும் என்று கூறப்பட்டுள்ளது.

திரு. கே. ஏ. வகாப்: தலைவர் அவர்களே, இந்த தமிழகத்திலே உள்ள நிலநீர் படை ஆறுகாடு போன்ற இடங்களிலே, விவசாயிகள் கடன் வாங்க...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கருத்தரங்கு பற்றிய கேள்வி இது. அதுபற்றி கேள்வி கேளுங்கள்.

திரு. கே. ஏ. வகாப்: விவசாயிகள் கடன் பெறுவதிலே...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பி. டபிள்யூ. டி. பற்றி வேண்டாம். அமைச்சரவர்கள் கருத்தரங்கு பற்றித்தான் என்று.. ..

1974 மார்ச் 15]

திரு. கே. எ. வகாப்: இந்தக் கருத்தரங்கினால் விவசாயிகளுக்கு பலன் ஏற்பட்டிருக்கின்றதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். சில தவறான முடிவுகளினால் விவசாயிகள் கடன் பெறுவதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. கடன் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். அவர்கள் கருத்தரங்கில் கலந்துகொண்டார்களா? அவர்களுக்கு ஏதாவது நல்ல ஆலோசனை கூறப்பட்டதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த நிலத்தடி நீரை வெளிக்கொண்டுவருகிற முயற்சியை மேற்கொள்கிற துறை வேறு. அறிவியல் கருத்துக்கள், தொழிலியல் கருத்துக்கள் பெறுவது வேறு. தொழில் நுட்பக் கருத்துக்களை பரிமாறிக் கொண்டு நல்ல முறைகளை எப்படிக் கையாளலாம், எப்படி அவற்றைக் கையாண்டு வெற்றி பெறுகிறார்கள் என்பதைப்பற்றி ஆராய நடத்தப்பட்ட கருத்தரங்கு இது. இக்கருத்தரங்கு, தமிழகத்திலே தீவிரமாகவும், மிக நல்லமுறையிலேயும் திட்டங்களை நிறைவேற்றப் பயன்படுவனவாக அமையும். அறிக்கைகள், மேற்கொண்டிருக்கிற நடைமுறைகள் பற்றி, அதற்கென்று தனியாக இருக்கிற துறை என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றிய விவரங்களுக்குத் தனிக்கேள்வி போடவும்.

"தமிழ் அரசு"

*435 வினா—திரு. தி.சி.கு. சிவப்பிரகாசம்: மாண்புமிகு பின்தங்கிய வகுப்பினர் நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) "தமிழ் அரசு" மாதம் ஒன்றுக்கு எத்தனை பிரதிகள் அச்சடிக்கப்படுகிறது?

(இ) அப்பிரதிகளில் எத்தனை இலவசமாக வழங்கப்படுகிறது?

(உ) அப்பத்திரிகை பிரசுரம் செய்வதில் அரசுக்கு எவ்வளவு லாபம் கிடைக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் (அ)—(உ) மாதம் ஒன்றுக்கு தமிழ் 38,500 பிரதிகளும், ஆங்கிலம் 3,000 பிரதிகளும் அச்சடிக்கப்படுகிறது.

இலவசப்பட்டியல் மூலம் சுமார் 1,150 இதழ்கள் இலவசமாக வழங்கப்படுகிறது.

அரசு நடத்தும் ஏடு லாபநஷ்டத்தைக் கருதி நடத்தப்படும் ஏடு அல்ல. அரசின் பல சாதனைகளைப் பற்றிய கட்டுரைகள், கவிதை, வெண்பாப் போட்டி போன்ற பல செய்திகளைத் திரட்டி குறைந்த விலையில் எல்லாத்தரப்பட்ட மக்களும் படித்துப் பயன்பெறும் நோக்கத்தோடு நடத்தப்படுவதாகும். இதற்கு முன் அரசால் நடத்தப்பட்ட மேழிச் செல்வம், சீரணி, பாக்கியலட்சுமி போன்ற இதழ்கள் குறைந்த விலையில்

விற்கப்பட்டன. மேற்கண்ட ஏடுகள் லாப நஷ்டத்தைக் கருதி வெளியிடப் படவில்லை. உதாரணமாக ஆரோக்கியமார்க்கம், ஹெல்த் எஜுகேஷன் என்ற இதழ்கள் அரசுச் செலவில் அச்சடிக்கப்பட்டு இலவசமாகவே வெளியிடப்பட்டுள்ளன. தற்போது மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறையில் வெளியிடும் "குடும்ப நல செய்திக் கதிர்" என்னும் இதழ் மக்களுக்கு இலவசமாகவே வழங்கப்படுகிறது.

முற்பகல் 9-30

திரு. எம். சுரேந்திரன்: சார், தமிழ் அரசு 38 ஆயிரம் பிரதிகள் அச்சிடப்படுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி அச்சிடப்படுவதின் மூலமாக அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு வருவாய் வருகிறது? அதை விநியோகிப்பதின் மூலமாக எவ்வளவு வருவாய் வருகிறது? எவ்வளவு துண்டு விழுகிறது? இந்த தமிழ் அரசிலே பல பேர்கள் கட்டுரைகள் எழுதிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எல்லோரும் கட்டுரை எழுதி அனுப்ப அனுமதிக்கப்படுகிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு. என்.வி. நடராசன்: தலைவர் அவர்களே, சந்தாதாரர்கள் மூலமாக 1—7—1970 முதல் 16—9—1973 வரையில் விற்பனையானது சுமார் 6 லட்சத்து 88 ஆயிரத்து 378 ரூபாய். ஏஜண்டுகள் மூலமாக தமிழ், ஆங்கில இதழ்கள் விற்பனை செய்தது சுமார் 4 லட்சத்து 36 ஆயிரத்து 679 ரூபாய். இதிலே தனியார் நிறுவனங்களாலும், அரசு நிறுவனங்களாலும் விளம்பரங்கள் செய்யப்பட்டதன் மூலம் சுமார் 5 லட்சத்து 19 ஆயிரத்து 950 ரூபாய் கிடைத்தது. இது வரவு குறித்து தெரிவிக்கும்படியான குறிப்பாகும். இதை சட்டப் பேரவை, மேலவை, பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் அங்கீகரிக்கப்பட்ட துறையாளர்கள், துறைச் செயலாளர்கள், துணைச் செயலாளர்கள் ஆகியவர்களுக்கு இலவசமாக வழங்குகிறோம்.

திரு. ந. சோமசுந்தரம்: லாப நஷ்டம் கருதி இது நடத்தப்படவில்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள், மேலும் அரசினுடைய சாதனைகளை மக்கள் அறியத்தக்கவகையிலே ஊராட்சி, பேரூராட்சி மன்றங்களுக்கும் இது இலவசமாக வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. என்.வி. நடராசன்: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் தனிக் கேள்வி போட வேண்டும்.

திரு. எ.ஆர். சுப்பையா: சபாநாயகர் அவர்களே, மேழிச் செல்வம் என்று முன்னாலே வந்தது விவசாயிகளுக்கு மிகவும் பயன்படக்கூடியதாக இருந்தது. அதில் இருக்கக்கூடியவையெல்லாம் இதில் வரும் என்பதால் இதனை வரவேற்றுக் கொண்டிருந்தோம். மேழிச் செல்வத்திலே அதிகமாக விவரங்கள் வந்தன. இதிலே இப்பொழுது வருவதில்லை. ஆகவே விவசாயப் பகுதிக்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுக்க அரசு யோசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. என்.வி. நடராசன்: அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்யலாம்.

1974 மார்ச 15]

திரு. ஜெ. ஜேம்ஸ்: தலைவர் அவர்களே, தமிழ் அரசிலே முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டமன்றத்திலே ஆற்றிய உரைகள் எல்லாம் அச்சிடப்பட்டு பிரசுரம் செய்யப்படுகின்றன. அந்த உரைகள் எல்லாம் ஏற்கனவே சட்டமன்ற நடவடிக்கை புத்தகங்களிலும் பத்திரிகைகளிலும் வருகின்றன. ஆக, தமிழ் அரசிலும் அதை பிரசுரிக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறதா? எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களுடைய உரைகளையும் அதிலே பிரசுரிக்க அரசு முயற்சி எடுக்குமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: எதிர்க்கட்சியினர் இந்த அவையிலே எழுப்புகின்ற சந்தேகங்கள், கோருகின்ற விளக்கங்கள் இவைகளுக்குப் பதிலாக முதலமைச்சர் உரை அமைந்திருக்கின்ற காரணத்தினால் எதிர்க்கட்சியினர் உரையும் அதிலே கலந்திருக்கிறது. ஆகவே தனியாக அச்சிடப்பட வேண்டிய அவசியமில்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: தமிழ் அரசு பிரதிகள் தனியார்கள் மூலம் விற்பனைக்குக் கொடுக்கப்படுகின்றனவா? அதன்மூலம் எவ்வளவு வருவாய் வந்திருக்கிறது என்பதை அறியலாமா?

மாண்புமிகு திரு. என்.வி. நடராசன்: நான் ஏற்கெனவே பதில் சொன்னேன். தனியார் துறையிடம் தரப்படுகிறது. அதன் மூலமாகக் கிடைத்த ரூபாய் சுமார் 22 லட்சத்து 60 ஆயிரத்து 475 ரூபாய் 20 காசுகள்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Sir, the Journal 'Tamil Arasu' is attractive and its get-up is good and it contains also very good articles and people are able to understand the Government's schemes. Since there are a large number of Telugu speaking people in this State, may I know whether the Government will be pleased to publish it in Telugu or include Telugu articles in the Tamil Journal?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன்: மாண்புமிகு உறுப்பினரின் கருத்தை ஆராயலாம்.

அரிசனங்களுக்கு வீட்டு மனைகள்.

*436 வினா.—திரு. த. சோனையா: மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா.—

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், திருப்புவனம் 3-வது வார்டு அரிசனங்களுக்கு, மடப்புறம் உயர்நிலைப்பள்ளிக்கு அருகில் நில ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், மொத்த மதிப்பீடு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: (அ) ஆம்.

(இ) ரூபாய் 4,590·70.

திரு. த. சோனேபா : தலைவர் அவர்களே, இந்த நிலம் ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு பட்டாக்கள் வழங்கப்படுவதற்கான விழாவும் நடைபெற்று விட்டது. ஆனால் அந்த இடத்திற்குள் அரிசன மக்கள் சென்று வீடு கட்டிக்கொள்ளுவதற்கு நுழைய முடியவில்லை. காரணம் நிலச்சொந்தக் காரர்களுக்குப் பணம் போய்ச் சேரவில்லை என்று ஆட்சேபிக்கிறார்கள். அதிலே என்ன தகராறு என்பதை அரசு தெரிந்து அவர்கள் வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யுமா?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: நிலச் சொந்தக்காரர்கள் நிலம் கொடுக்க மறுத்தார்கள். அவர்களுக்கு 2 லட்சத்து 80 ஆயிரம் ரூபாய் அளவிற்குச் சொத்து இருப்பதால் அவர்களுடைய மறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை. அந்த நிலத்தை எடுத்து அரிசன மக்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறையிலே வாரியம் உத்திரவிட்டிருக்கிறது. ஆனால் பணம் இன்னும் கொடுக்கவில்லை. பணம் கொடுத்தபிறகுதான் பட்டா செய்யமுடியும். பணம் கொடுத்தபிறகு பட்டா செய்துகொடுக்கப்பட்டு அது அந்த மக்களுக்கு வழங்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: அரிசனங்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொள்வதற்காக மனைகள் வழங்குவதற்காக நிலம் ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு—நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்வது அரிசன நலத் துறையாக இருந்தாலும்கூட, மனைக்கட்டு வழங்குகின்ற அதிகாரிகளிடம் கொடுத்து விநியோகம் செய்ய சொல்வதாலே அவர்கள் 2 சென்ட்டுக்கு மேல் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள், இரண்டு சென்ட்டுகள் தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆகவே, அரிசன நலத் துறையினரே கொடுத்தால் 3 சென்ட்டுகள் கொடுக்கலாம். அரிசன நலத் துறையினரே ஆர்ஜிதம் செய்கின்ற மனைக்கட்டுக்களை அவர்களே விநியோகிக்கச் செய்யக்கூடிய முறையைக் கொண்டுவருவார்களா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: நலத் துறையின் மூலமாக நிலம் ஆர்ஜிதம் செய்யப்படுகிறது. ஆனால் ரெவின்யூ இலாகாவினால்தான் இது செய்யப்படுகிறது. நலத் துறையானது எத்தனை ஏக்கர்கள், எந்த இடத்திலே, எவ்வளவு பேர்களுக்கு எடுத்துக் கொடுக்கப்படுகிறது என்ற கணக்குகளை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. மிக அதிகமாகப் பணம் கொடுத்து எடுத்து இருந்தால் அங்கே இரண்டு சென்ட்டுகள்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால் குறைந்த பணம் கொடுத்து எடுத்திருந்தால் 3 சென்ட்டுகள் கொடுக்கப்படுகிறது, சில இடங்களிலே 5 சென்ட்டுகள் கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சில இடங்களிலே எடுக்கப்படுகின்ற இடத்தின் விஸ்தீரணத்தைப் பொறுத்தும், மக்கள் இருக்கின்ற எண்ணிக்கையைப் பொறுத்தும் கொடுக்கின்ற விலையைப் பொறுத்தும் 2 சென்ட்டுகள், 3 சென்ட்டுகள், 5 சென்ட்டுகள் என்று இந்த இலாகாவிலிருந்து நிர்ணயித்து கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே நான் கேட்பது அரிசன நலத் துறையிலே ஒவ்வொரு அரிசனனுக்கும் 3 சென்ட்டு என்று கொடுக்கிறபோது இப்பொழுது நிலம் இல்லாத

1974 மார்ச் 15]

ஏழைகளுக்கு எல்லாம் நிலம் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறையிலே அரிசன நலத் துறையின் மூலமாக ஆர்ஜிதம் செய்யப்படுகிற நிலங்கள் எல்லாவற்றையும் வேறு ஒரு துறையினிடத்திலே கொடுத்தால் அவர்கள் 2 சென்ட்டுகள் தான் கொடுக்கிறார்கள், அக்வயர் பண்ணிய நிலமே மீதம் ஆகிவிடுகிறது என்ற நிலைமை இருப்பதால் அரிசன நல இலாகாவனாலேயே அக்வயர் செய்த நிலத்தை விநியோகிக்கின்ற பொறுப்பையும் கொடுக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : மூன்று சென்ட்டு கொடுக்கிறோம் சில இடங்களிலே , சில நேரங்களிலே அவர்கள் இந்த இடத்திலேயே தான் கொடுக்கப் படவேண்டுமென்று குறிப்பிட்ட இடத்தையே கேட்கிறார்கள் ஆனால் அந்த இடம் நஞ்சை நிலமாக இருக்கும் அல்லது அதிக விலையுள்ளதாக இருக்கும் அல்லது குறைந்த விஸ்தீரணம் உள்ளதாக இருக்கும். நானே சில இடங்களிலே 2 சென்ட்டுதான் கொடுக்கமுடியும் என்று உத்திர விட்டிருக்கிறேன். காரணம் அந்த இடத்திலே இருக்கக்கூடிய விஸ்தீரணம், அதிக விலை அதிகமான மக்கள் எண்ணிக்கை இவற்றைப் பொறுத்து 2 சென்ட்தான் கொடுக்கமுடிகிறது. ஆனால் முறையாகக் கொடுப்பது 3 சென்ட்டு சென்ட்கூட கொடுக்கப்படுகிறது.

*437. வினா : திரு. என். இராஜாங்கம் : மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா ?

கடலூர் வட்டத்தில், கண்ணாடி, கன்னியங்குப்பம், குண்டியமல்லூர், பூவாணிக்குப்பம், பொட்டவெளி, தானஞ்சேரி, குப்பம்-குறிஞ்சிப்பாடி, அகரம் காலனி, தங்கனிக்குப்பம் (வடக்கு), ஆயிக்குப்பம் ஆகிய கிராமங்களுக்கு (அரிசனங்களுக்கு) மனைப்பட்டா வழங்க 1961-ம் ஆண்டு நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டும் இன்றுவரை மனைகள் வழங்கப்படவில்லை என்பதற்கு காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : கண்ணாடி, பொட்டவெளி, குண்டியமல்லூர், குப்பம்-குறிஞ்சிப்பாடி, பூவாணிக்குப்பம், அகரம், தங்கவிக்குப்பம், ஆயிக்குப்பம்—

இக்கிராமங்களின் அரிசனங்களுக்கு வீட்டுமனைக்காக நில ஆர்ஜிதம் செய்ய மாவட்ட ஆட்சியரிடமிருந்து பிரிவு 4 (1) முன்மொழிவுகள் எதும் வரவில்லை. முன்மொழிவுகள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன.

கண்ணையங்குப்பம் : இக்கிராமத்தில் நில ஆர்ஜிதத்திற்கான உறுதி மொழி விளம்பரம் வெளியிடப்பட்டு தீர்ப்பு விசாரணை நடத்தப்பட்டது. விரைவில் நிலங்கள் கையகப் படுத்தப்பட்டு பட்டாக்கள் வழங்கப்படும்.

தானஞ்சேரி : இக்கிராமத்தில் நில ஆர்ஜிதத்திற்கான பிரிவு 4 (1) கீழ் முன்மொழிவு அறிக்கை வெளியிடப்பட்டு விட்டது. மேல் நடவடிக்கை தொடரப்படும்.

Mukhya Sevikas.

* 438 Q.—THIRU N. DENNIS : Will the Hon. the Minister for Harijan Welfare be pleased to state whether it is a fact that Mukhya Sevikas of the Women's Welfare Department are serving the Department without any rise in their emoluments and getting their basic pay alone according to the recommendations of the Pay Commissions of 1960 and 1970?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : ஆம்.

திரு. என். டென்னிஸ் : தலைவர் அவர்களே, விமன்ஸ் வெல்பேர் டிபார்ட்மெண்ட் கான்ஸ்டிடியூட் செய்தபோது சோஷியல் வெல்பேர் போர்டிலே வேலைசெய்துவரக்கூடிய முக்கிய சேவிகாகக்களுக்கு 1961-ஆம் ஆண்டு 1433 ஜி.ஓ. பிரகாரம் பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டும்கூட அந்த பாதுகாப்பு அமல் நடத்தப்படவில்லை என்பது உண்மையா? அதை அமல் படுத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : முதலிலே 73 வரையிலும் அப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருந்தது. ஆனால், 17, அக்டோபர் 1973 லிருந்து ஏறத்தாழ 308 முக்கிய சேவிகாக்கள் ரெகுலரைஸ் செய்யப்பட்டு அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுக்க அரசு ஆணையிட்டிருக்கிறது. கணக்கு எடுத்து அதற்குத் தகுந்தாற்போல் அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தலைவர்களே, பே கமிஷனுக்கு முக்கிய சேவிகாக்களுடைய பே ஸ்கேலைப்பற்றி டிபார்ட்மெண்ட் எடுத்துக் கூறாததால்தான் இது உயர்த்தப்படாமல் இருக்கிறது என்பது உண்மையா? அதற்கு என்ன ஆவன செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : தலைவரவர்களே, அந்த நிலைதான் இருந்தது. ஆனால் 1973-ஆம் ஆண்டு அக்டோபரிலே அந்த நிலை மீண்டும் பரிசீலிக்கப்பட்டு அவர்களுக்குச் சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு உத்திரவு பிறப்பித்திருக்கிறது.

நொய்யல் ஆற்றின் குறுக்கே அணை.

*439. வினா.—திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார் : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) நொய்யல் ஆற்று அணைக்கட்டுத் திட்டத்தின் ஆய்வு அறிக்கைகள் (Investigation and Estimates) அரசுக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டு விட்டனவா ?

(இ) இப்பணி எப்பொழுது துவங்கும்?

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு. திரு ப. உ. சண்முகம் : (அ) இல்லை.

(இ) இத்திட்ட பணிகள் மத்திய நீர் மற்றும் மின் குழுவின் தொழில் நுட்ப ஒப்புதலும் அரசின் அனுமதியும் கிடைத்த பின்னர் துவங்கப் படும்.

திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார் : தலைவரவர்களே, ஈரோடு நிர்வாகப் பொறியாளர் அவர்கள் வலையம்பாளையத்திற்கருகில் நீர்த்தேக்கம் கட்டினால் சுமார் 5,000 ஏக்கர்களில் பயன் கிடைக்கும் என்பதாக நொய்யல் ஆற்று திட்டம் பற்றி தலைமைப் பொறியாளருக்கு அனுப்பியிருப்பதாகச் சொன்னார் கள். இது குறித்து நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, நொய்யல் ஆற்றின் குறுக்கே அணைக்கட்டி தண்ணீரை வலையம்பாளையம் அருகில் நீர்த்தேக்கம் அமைக்கலாம் என்று தயாரித்து அனுப்பப்பட்டது. ஆனால், தொப்பம்பட்டி நீர்த்தேக்கத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டிருந்த 7,000 ஏக்கர் ஆயக்கட்டை தற்போது செயலாக்கப்பட்டு வரும் புகளூர் கூட்டுறவு நீரேற்று திட்டத்தின் பாசனத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. ஆகையால் தற் போது நீரேற்று திட்டத்தின்மூலம் பயனடையும் ஆயக்கட்டைத் தவிர்த்து, புதியதாக திட்டத்தை தயாரிக்குமாறு கோரப்பட்டுள்ளது. அது முடிந்த பிறகு அரசு பரிசீலித்து முடிவெடுக்கும்.

மானாமதுரை ஒன்றியத்திலிலுள்ள கண்மாய்கள்.

440. வின.—திரு. த. சோணையா : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா ?

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியம் கீழப்பசலைக் கண்மாயை ஆழப்படுத்தும் திட்டம் ஏதேனும் ஆய்விலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் மொத்த மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

TAMIL NADU LEGISLATURE LI... 24 DEC 1974 MADRAS

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் :

(அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. த. சோணையா : தலைவரவர்களே, மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றி யத்திலுள்ள கீழப்பசலை என்ற கிராமத்தில் உள்ள கண்மாய் பெரிய கண்மாயாகும். அது நீண்ட நாட்களாக ஆழப்படுத்தப்படாமல் இருப்ப தால் விவசாயிகளுக்குப் போதுமான தண்ணீரைத் தேக்குவதற்கு வசதி யில்லாமலிருக்கிறது. எனவே அரசாங்கம் மீண்டும் இதைப் பரிசீலித்து அதை வெட்ட, மராமத்து செய்ய உத்தரவிடுமா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, இந்த கண்மாய் 1971–72-ல் மராமத்து செய்யப்பட்டது. இந்தக் கண்மாயை தூர் வாரும் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொண்டால் ஏரியின் எதிர்வாயிலில் உள்ள நிலங்களின் சொந்தக்காரர்கள் பலத்த ஆட்சேபனை செய்வார்கள். ஆகவே, தூர் வாரும் வேலையை ஒத்தி வைத்து, தேவையில்லை என்று கருதி, மராமத்து மட்டும் செய்யலாம் என்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

*441. வினா.—திரு. த. சோனையா : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியம், மிளகனூர் கண்மாயை ஆழப்படுத்தும் திட்டம் ஏதேனும் ஆய்விலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் மொத்த மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு த. சோனையா : தலைவரவர்களே, மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியம் மிளகனூர் கண்மாய் அந்தப் பகுதியிலே பெரிய கண்மாயாகும். அந்தக் கண்மாய் ஏற்கெனவே ஜமீன்தார் காலத்தில் வெட்டப்பட்டது என்றும் அதற்குப்பிறகு அந்தக் கண்மாயை ஆழப்படுத்தவில்லை என்று அந்தப் பகுதி மக்கள் சொல்கிறார்கள். அதை ஆழப்படுத்தினால் தீவிரத் திட்ட சாகுபடிக்கு ஏற்ப அதிகமான விளைச்சல் உண்டாகும். அதை மனதில் கொண்டு அதில் தீவிர முயற்சியில் அரசு ஈடுபடுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, இந்தக் கண்மாயை ஆழப்படுத்தும் திட்டம் எதுவும் ஆய்வில் இல்லை. ஆனால் மராமத்து செய்ய மதிப்பீடு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு, வேலை நடந்து வருகிறது.

*442. வினா.—திரு. த. சோனையா : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியம், கட்டிக்குளம் கண்மாயை ஆழப்படுத்தும் திட்டம் ஏதேனும் ஆய்விலுள்ளதா

(இ) ஆம் எனில், மொத்த மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. த. சோனையா : தலைவரவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் பெரிய கண்மாய் இராமநாதபுரம் கண்மாய். அதற்கு அடுத்தபடியாக உள்ள இரண்டாவது பெரிய கண்மாய் இந்த கட்டிக்குளம் கண்மாயாகும்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1974 மார்ச் 15]

இது மானாமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் இருக்கிறது என்பது நம்முடைய அமைச்சரவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். இந்தப் பெரிய கண்மாயில் இன்னும் மராமத்து செய்யவில்லை என்ற பெருங்குறை அந்தப் பகுதியிலுள்ளவர்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த அரசாங்கம் எத்தனையோ கண்மாய்களை வெட்டிக் கொடுத்து எவ்வளவோ உதவிகளைச் செய்திருக்கும்பொழுது இந்தக் கண்மாயைமட்டும் ஏனோ மறந்துவிட்டது. இனிமேலாவது இதை மராமத்து செய்து அல்லது ஆழப்படுத்தி அதிகத் தண்ணீரை தேக்கிக் கொள்வதற்குத் தீவிரத் திட்டத்தை ஏற்படுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவரவர்களே, ஆழப்படுத்துவது என்பது வேறு. தூர் வாருவது வேறு. கண்மாயை வெட்டுவது என்பது வேறு. இந்த ஆண்டு மராமத்து செய்ய எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

தொட்டியம்-சீனிவாசநல்லூர் சாலை.

*443வினா :— திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) முசிறி வட்டம், தொட்டியத்திலிருந்து சித்தூர் வழியாக சீனிவாச நல்லூர் வரை செல்லும் சாலை மிகவும் பழுதடைந்திருப்பது உண்மையா ?

(இ) ஆம் எனில், அதை செப்பனிடுவதற்கான நடவடிக்கை ஏதேனும் எடுக்கப்பட்டுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: (அ) இல்லை.

(இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: தலைவரவர்களே, பொதுப்பணித் துறையின் சார்பாக அந்தச் சாலையைச் செப்பனிடுவதற்கு ஒரு திட்டம் இருந்ததே, அது கைவிடப்பட்டதா ? அப்படியென்றால் இனிமேலாவது அதைச் சேர்க்க உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சரவர்கள் முயற்சிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, முசிறி வட்டம் தொட்டியத்திலிருந்து சித்தூர் வழியாக சீனிவாசநல்லூர் வரை செல்லும் இந்தச் சாலை தொட்டியம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்தது. அவர்கள் நிதிநிலை பற்றாக்குறையாக இருப்பதால் செய்ய இயலவில்லை என்று சொன்னதால் மேற்படி சாலையை ஏறத்தாழ 5 இலட்சம் ரூபாயில் திட்டம் தயார் செய்யப்பட்டு, இந்த ஆண்டு சிறப்பு கிராமச் சாலை திட்டத்தின்கீழ் போட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சாலை என்னுடைய சொந்த ஊருக்குப் போகும் சாலை. அந்த ஊர் மக்கள் எம்.எல்.ஏ.யினுடைய சொந்த ஊருக்குப் போகும் சாலையே இப்படியிருந்தால் மற்றப் பகுதிகள் எப்படி இருக்கும் என்று கேலி செய்கிறார்கள். எனவே இதை அனுதாபத்தோடு கவனித்து விரைவில் நடவடிக்கை எடுக்க முயற்சிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, சில ஆண்டுக்காலமாக உறுப்பினரவர்கள் அந்த ஊரைச் சொந்த ஊராக ஆக்கிக்கொள்ளாமல் வேறு ஊரை எடுத்துக்கொண்டு விட்டாலும், அவர்கள் செல்லாவிட்டாலும் நான் சமீபத்தில் அதைப் பார்வையிட்டு அதைப் பழுது பார்க்க வேண்டுமென்று உத்தரவிட்டு வந்திருக்கிறேன்.

திரு. சீ. க. வடிவேல் : தலைவரவர்களே, 5 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்பீடு என்று அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். சென்ற ஆண்டே இந்தத் திட்டத்தை எடுப்பதாக இருந்தது. ஆனால் பண நெருக்கடி இருந்ததால், இந்த ஆண்டாவது அதைத் துரிதமாகச் செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இந்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்வதற்குத்தான் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் குறிப்பிட்டேன்.

ஆலடியூரில் சாலை அமைப்பு.

*444 வினா :—திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) அம்பாசமுத்திரம் தாலுகா, ஆலடியூர் பக்கம் தாம்பரபரணி நதியின் குறுக்கே கட்டப்பட்டுள்ள பாலத்திற்கு அணுகுசாலை அமைப்பதற்கெனப் பொது மக்களிடமிருந்து நஞ்சை புஞ்சை நிலங்களை அரசு எடுத்துக்கொண்டதா ?

(இ) ஆம் எனில், மொத்தம் எத்தனை ஏக்கர் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது ?

(உ) அதன் மொத்த மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : (அ) ஆம்.

(இ) 6.04 ஏக்கர்.

(உ) ரூபாய் 48,496·01.

Supply of sooji.

* 445. *Q.*—THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Food and Co-operation be pleased to state the steps taken by the Government to make available good variety of sooji in the State ?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி : நல்லதரமான ரவை பொது மக்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : சார், சென்னையிலே மட்டும்தான் ஜனங்களுக்கு ரவை விநியோகம் செய்யப்படுகிறது. மற்ற மாவட்டங்களில் இம்மாதிரி ஒரு விநியோக முறை இல்லை. எவ்வளவு ரவை நமக்குக் கிடைக்கிறது ? ஏன் இதை மாவட்டங்களிலுள்ள சூப்பர் மார்க்கெட்டு களுக்கு விநியோகம் செய்யக்கூடாது ? காரணம் என்னவென்றால் கிராமப்புறங்களில் கல்யாணம் போன்ற காரியங்களுக்கு ரவை முக்கியமாக இருக்கிறது. ஆனால் இப்பொழுது அங்கே கிடைப்பதில்லை. எனவே இதை எல்லா இடங்களுக்கும் கொடுக்க சர்க்கார் ஏன் ஏற்பாடு செய்யக்கூடாது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி : தலைவரவர்களே, நான் இங்கே பலமுறை சொல்லியிருக்கிறேன். நமக்குக் கிட்டத்தட்ட 5,359 டன் இங்கே உற்பத்தி செய்யப்பட்டு வந்த அந்த ரவை இப்பொழுது 1,200 டன்னுக்கு வந்துவிட்டது. காரணம், 35,000 டன் கோதுமை கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் இப்பொழுது 10,000 டன் என்று குறைந்துவிட்டதால் ரவை தயாரிப்பு குறைந்து இருப்பதால் எந்த அள விற்கு நாம் விநியோகம் செய்ய முடியுமோ அந்த அளவிற்கு இந்த நகரத்திலேயும் இன்னும் சில சூப்பர் மார்க்கெட்டுகளுக்கும் எப்படிக் கொடுக்க முடியுமோ அந்த முறையில் இருப்பதை நல்ல முறையில் விநியோகம் செய்யப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் பதுக்கல் வழக்குகள்.

*446 வினா :—திரு. தி. சி. ஆ. சிவப்பிரகாசம் : மாண்புமிகு உணவு-கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடை யளிப்பாரா :

1973–74-ல், திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில், மண்ணெண்ணெயை பதுக்கி வைத்ததாகவும், அதிக விலைக்கு விற்றதாகவும் பிராசிக்யூஷன் செய்யப்பட்ட வியாபாரிகள் எத்தனை பேர் ?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி : 13—11—1973 வரை யில் 39 பேர்கள் மீது வழக்கு தொடர்வதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட் டுள்ளது.

Nandanam-Kottur boat service.

* 447 Q.—THIRU R. R. MUNUSAMI : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Slum Clearance Board is operating Boat Service between Nandanam and Kottur Adyar in Madras ; and

(b) if so, the details thereof ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : (அ and இ) : தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்றுவாரியம் சென்னை நந்தனத்திற்கும் கோட்டூர்புரத்திற்கும் இடையே படகுப்போக்குவரத்து ஒன்றை செயல்படுத்தி வந்தது. 19—10—73 முதல் இப்படகு போக்குவரத்து தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியத்தால் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. அந்நாள் முதல் சென்னை மாநகராட்சி இப்படகு போக்குவரத்தை செயல்படுத்தி வருகிறது.

திரு. நா. வெ. குருசாமி : தலைவரவர்களே, அந்தப் படகு விடுவதில் பொதுமக்களிடமிருந்து பணம் வசூல் செய்யப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : தலைவரவர்களே, 5 காசுகள் வசூல் செய்யப்படுகிறது.

Labour Welfare Fund.

* 448 Q.—THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state :

(a) the amount available at present in the Labour Welfare Fund; and

(b) the details of the operation and working of that fund ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : (அ) தொழிலாளர் நல நிதியில் 25—1—74 வரையிலும் உள்ள இருப்புத் தொகை ரூ. 16,74,792·95 ஆகும்.

(இ) தொழிலாளர்கள், அவர்களைச் சார்ந்துள்ளோர் ஆகியோரின் நலனை மேம்படுத்த அவ்வப்போது அரசால் குறிப்பிடப்படக்கூடிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுவதற்காக தமிழ்நாடு தொழிலாளர் நல வாரியம் நிதியில் நிலைபெற்றுள்ள பணத்தைப் பயன்படுத்தலாம்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. என். கே. பழனிசாமி : இதற்காகச் சட்டம் வந்து ஒரு வருஷந் தான் ஆகிறது. இந்தப் பணம் எவ்வாறு செலவு செய்யப்படுகிறது ? அதற்கு ஏதாவது திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : இந்த நிதி சமுதாய-சமூக நலக் கல்வி நிலையங்கள் ; வாழ்க்கைத் தொழிற் பயிற்சி, சமுதாயத் தேவை கள் ; கேளிக்கை-ஏனைய பொழுதுபோக்கு முறைகள் ; உடல் நலந்தேறி வரும் காச நோயாளிகளுக்கு நலம்பேண் இல்லங்கள், நலவிழைவடங்க ளில் விடுமுறை இல்லங்கள் ; தொழிலாளர் மனைவியர்க்கு பகுதிநேர வேலை வாய்ப்பு ; பாலர் பள்ளிகள் ; தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக் குச் சத்துணவளித்தல் ; உடல் ஊனமுற்ற தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் ; இச்சட்டத்தின் பணிகளுக்காக நியமிக்கப்படும் பணியாளருக் காகும் ஊதியங்கள் ; படிகள் உட்பட இச்சட்டத்தைச் செயற்படுத்தலுக்கு ஆகும் செலவு ; தொழிலாளரின் வாழ்க்கைத் தரத்தை மேம்படுத்து வனவும் அவர்களின் சமூக நிலையைச் சீராக்குவதுமானவை என்று வாரியம் கருதுகின்ற பிற நோக்கங்கள் ஆகியவற்றுக்குப் பயன்படுத்தலாம் என்று வரையறுக்கப்படுகிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தொழிலாளர் நல நிதிக்கு தொழிலாளர் களிடமிருந்து வசூல் செய்யும் பங்குத் தொகைக்கு அரசாங்கத்திலிருந்து ரசீது வழங்கப்படுகிறது. இப்போது அவர்களிடையே ஒரு எண்ணம் இருக் கிறது. பணம் கொடுத்ததற்கு எதும் சான்று இல்லாமல் போவதால் அதற்கு ஏதாவது ஒரு முறையை அரசாங்கம் வகுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : அரசிடத்திலிருந்து ஒவ்வொரு நிதி பெறும்போதும் ரசீதும் தரப்படுகிறது. கணக்குகள் வைக்கப்படுகின்றன.

திரு. கே. எ. வகாப் : இப்படிப்பட்ட தொழிலாளர் நல நிதிகள் கைத்தறி நெசவாளர்கள், பீடித் தொழிலாளர்களுக்கும் அளிக்கப்படு கிறதா ? அப்படி இருந்தால் அதனுடைய விவரங்கள் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : இந்தத் தொழிலாளர் நல நிதியைப் பொறுத்த வரை தொழிற்கூடங்களில் வேலை செய்பவர் களுக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. தொழில் அதிபர்களிடமிருந்தும் தொழிலாளர்களிடமிருந்தும் தொகைகள் பெற்று காரியங்களை ஆற்றி வருகிறது. அரசு ஐந்து லட்சம் ரூபாய் மானியமாகத் தந்திருக்கிறது.

Employees State Insurance Hospital for Mettur.

* 449 *Q.*— Thiru N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state the stage at which the proposal to construct a hospital under the Employees' State Insurance Scheme at Mettur stands at present ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : சேலம் மாவட்டத்திலுள்ள மேட்டூரில் அரசு தொழிலாளர் ஈட்டுறுதித் திட்டத்தின் கீழ் மருத்துவமனை கட்டுவதற்கான செயற் குறிப்பு எதும் ஆய்வில் இல்லை.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : மேட்டூர் கெமிகல்ஸ், டெக்ஸ்டைல்ஸ் போன்ற ஏராளமான தொழில்கள் அங்கு இருக்கின்றன. ஏராளமான தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். ஆகவே, அங்கு இனியாவது ஒரு மருத்துவ மனை தொழிலாளர்களுக்காகக் கட்ட அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : தனியான மருத்துவ மனை இல்லையென்றாலும் மேட்டூர் அப்பர் ; மேட்டூர் லோயர் , கோனூர் மேட்டூர் III ஆகிய மூன்று இடங்களில் இ.எஸ்.ஐ. மருத்துவமனைகள் உள்ளன. அதோடு கூட அரசாங்கப் பொது மருத்துவ மனையில் தொழிலாளர்களுக்காக 17 படுக்கைகள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

Domestic power consumption.

* 450*Q*.— THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon' the Minister for Electricity be pleased to state :

(*a*) whether it is a fact that the Government have raised the restrictions on domestic power consumption ; and

(*b*) if so, the details thereof ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : (அ) ஆம்.

(இ) திங்கள் ஒன்றுக்கு 150 யூனிட்டுகளுக்கு மேல் மின்சக்தியைப் பயன்படுத்தினால் சாதாரண கட்டணத்தைப் போல் இரு மடங்கு கட்டணம் வசூலிக்கப்படும். ஒரு தனிப்பட்ட மீட்டரிலிருந்து ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட வீட்டுக்காரர்கள் மின்சக்தியை வீட்டு உபயோகத்திற்கு பயன்படுத்தும் நேர்வில், 1—9—1971 முதல் தொடர்ச்சியான எந்த மூன்று மாத காலத்தில் சராசரியாக பயன்படுத்தப்பட்ட மின்சக்தியின் அடிப்படையில் மின்சக்தி அளவு (quota) முடிவு செய்யப்படும். அந்த அளவுக்கு மேல் அதிகப்படியாக பயன்படுத்தப்படும் மின்சாரத்திறகு இரட்டிப்புக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும்.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : ஒரே மீட்டர் நாலைந்து வீடுகளுக்கு சேர்ந்து இருக்கிறது. 150 யூனிட்டுக்கு மேல் பயன்படுத்ததும்போது இரு மடங்கு கட்டணம் என்று சென்றால் அதிகமாக ஆவதால் சலுகை கொடுக்கும் முறையில் ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : அவர்களுக்கு எந்தவிதமான நஷ்டமும் ஏற்படாதவாறு மூன்று மாதத்திற்கான சராசரி பார்த்து அப்படியே கொடுக்கப்படுகிறது.

1974 மார்ச் 15]

திரு. எ.ற. தேவராசன் : நீலகிரி அணைக்கட்டுகளில் நீர்த் தேக்கம் திருப்திகரமாக உள்ளதா ? மின்சார வெட்டு மேலும் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : அதுபற்றி ஒவ்வொரு மாதமும் பரிசீலனை செய்து வருகிறோம். இந்த மாத இறுதியில் பரிசீலனை செய்து தான் சொல்லப்படும்.

திரு. எஸ். வடிவேல் : லைட்டை வீடுகளில் எரிக்காவிட்டாலும் பணம் கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. நான் வீட்டைப் பூட்டி விட்டு வந்திருக்கிறேன். லைட் எரிக்காவிட்டாலும் பணம் கட்ட வேண்டுமென்று சொல்லு கிறார்கள். லைட் எரியவில்லை என்றால் பணம் வசூலிக்கக்கூடாது என்று அரசு உத்தரவிடுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : குறைந்த அடிப்படைக் கட்டணம் கட்டித்தான் ஆகவேண்டும். சர்வீஸ் கொடுத்துவிட்டால் அதைக் கட்டித்தான் ஆகவேண்டும். வேறு ஏதேனும் எரியாமலே அதிகமாகக் கட்டணம் வசூலிக்கின்ற நிலை இருந்தால் அதுபற்றி கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார் : வேனல் காலங்களில் மராமத்து வேலைகளை மதிய நேரங்களில் செய்கிறார்கள். மின்சார வெட்டு இருக்கும்போதும் மதிய நேரங்களில் மின்சாரத்தை கட் செய்கிறார்கள். இதனால் வீடுகளில் இருப்பவர்கள் மின்விசிறியைப் பயன்படுத்த முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இதற்குத் தனியாக ஒரு உத்தரவை அரசு பிறப்பிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : அப்படிக் குறிப்பிட்டு மதிய நேரத்தில் செய்யக் கூடாது என்று சொல்லுவதற்கு இயலாது. எந்தெந்த நேரத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பது அவ்வப் போது பார்த்துச் செய்யப்படும்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : பில் கொடுக்கிற நேரத்தில் பல இடங்களில் சரியான வகையில் கொடுக்கப்படவில்லை. பயன்படுத்தப்பட்ட மின்சாரத்தைவிட அதிகமாகக் கட்டணங்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அம்மாதிரியான புகார்கள் கொடுக்கக் கூடிய நேரத்தில் எந்த இடத்தில் அணுக வேண்டுமென்றே தெரியவில்லை. இலாகாவில் சரியான முறையில் பதில் கிடைக்கவில்லை. இம்மாதிரியான, புகார்களைக் கவனிக்க தனி அதிகாரியைப் போட அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு போடு வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : பில்கள் எல்லாம் இப்போது ஒழுங்காகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவது போல் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட மின்சாரத்திற்கு மேல் அதிகமாகக் கட்டணம் போடப்பட்டிருந்தால் தனிப்பட்ட புகாராகக் கொடுத்தால் விசாரித்துப் பதில் சொல்லலாம்.

[1974 மார்ச் 15

திரு. கு. இராசமாணிக்கம் : தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஆடுதுறை தொகுதியில் திருப்பனந்தாள், திருவிடைமருதூர் பஞ்சாயத்து யூனியன் கிராமங்களுக்கு மின்சார இணைப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. அவைகளுக்கு இந்த ஆண்டு மின்சார இணைப்பு கொடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரை கிராமங்களுக்கு மின்சார விஸ்தரிப்புத் திட்டம் இந்த ஆண்டு இறுதிக்குள்ளாக முடிக்கப்படும் என்று கருதுகிறேன். பம்ப் செட்டுகளுக்கு மின்சாரம் கொடுப்பதில் சில கட்டுப்பாடுகள் இருக்கின்றன. பொதுவாக ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் எவ்வளவு கொடுக்க வேண்டுமென்று திட்டமிட்டு மின்சார உற்பத்தியைப் பொறுத்து கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : நாம் மின்சாரத்தைக் கேரளத்திலிருந்தும் மைசூரிலிருந்தும் வாங்குகிறோம். யூனிட்டுக்கு 8 பைசா, 12 பைசா கொடுத்து வாங்கி கன்ஸ்யூமர்சுக்கு 34 பைசா வசூலிப்பது அதிகமாக இல்லையா ? டொமஸ்டிக் சர்வீசுக்கு கன்செஷன கொடுக்கக் கூடாதா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : வாங்கிய விலையை மட்டும் கணக்கில் வைத்துச்சொல்லுகிறார்கள். விநியோகத்திற்கு 20, 22 பைசா யூனிட்டுக்கு செலவாகிறது. இப்போது வீடுகளில் மின்சாரம் பயன்படுத்துவதற்கு வசூலிக்கப்படுகிற கட்டணம் மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டு பார்க்கும்போது சுமாராக விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றுதான் கூறவேண்டும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : மின்சாரப் பற்றுக் குறை இருக்கிறது என்பது மட்டுமல்லாமல் பல இடங்களில் வோல்ட்டேஜ் குறைவாக இருப்பதால் விளக்குகள் சரியாக எரிவதில்லை. இயந்திரங்கள் ஓடுவதில் சிரமங்கள் ஏற்படுகின்றன. 1971-ல் போடப்பட்ட கம்பங்கள் அப்படியே இருக்கின்றன. ஆனால் மோட்டாருக்குக் கனெக்‌ஷன் கொடுக்கவில்லை என்ற புகார்கள் இருக்கின்றன. இவற்றை ஆராய்ந்து விரைவில் நிறைவேற்ற நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். பம்ப் செட்டுக்கு மின்சாரம் வேண்டுமென்று இரண்டு மூன்று லட்சம் இப்போது கொடுப்பதற்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால், ஒரு ஆண்டுக்கு 50,000 பம்ப் செட்டுகளுக்கு மின்சாரம் கொடுத்து விட்டோம். இனி மேற்கொண்டு விஸ்தரிப்பதை உற்பத்தியைப் பொறுத்துதான் செய்ய வேண்டும். எந்த அளவுக்கு மின்சாரம் உற்பத்தியாகிறதோ அந்த அளவுக்குத்தான் எல்லாவற்றுக்கும் தொழிற் துறைக்கும், விவசாயத் துறைக்கும் விஸ்தரிக்க உத்தரவிடப்படும். இந்த ஆண்டு முடிவில் இதுபற்றிப் பரிசீலனை செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக் குறி *இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

(2) 1974-75-ம் ஆண்டிற்கான முன்பண மானியக் கோரிக்கைகள் (செலவினக் கணக்கின்) மீது வாக்கெடுப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்.னுள்ள கேள்வி— " முன்பண மானியக் கோரிக்கைகளடங்கிய 15—3—1974 தேதியிட்ட அறிக்கையில் இரண்டாவது வரிசையில் 1 முதல் 56 முடிய எண்ணுள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் ஒவ்வொன்றுக்கும் எதிரே நாலாவது வரிசையில் குறிப்பிட்டுள்ள தொகைகளுக்கு மேற்படாத தொகைகள் 1975-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் முடிய உள்ள ஆண்டிற்கான செலவுக் கணக்கில் அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

பேரவையினால் நிறைவேற்றப்பட்ட நிதிக் கோரிக்கைகளுக்கான தீர்மானங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

நிதிக் கோரிக்கை எண் 1—நிலவரித் துறை.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 1—நிலவரித் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 89,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மாநில ஆயத் தீர்வை.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 2—மாநில ஆயத் தீர்வை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 24,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள் நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 19,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண் 4—பொது விற்பனை வரிகளும் ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 4—பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 89,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை எண் 5—முத்திரைத்தாள்கள்—நிர்வாகம்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 5—முத்திரைத்தாள்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 10,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண் 6—பத்திரப் பதிவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 6—பத்திரப் பதிவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 39,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 7—மாநிலச் சட்ட மன்றம்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 7—மாநிலச் சட்டமன்றம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,00,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 8—தேர்தல்கள்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 8—தேர்தல்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,00,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக்கோரிக்கை எண். 9—மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 9—மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள் தலைமையிடப் பணியாளர்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,84,000க்கு, மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 10—பால் வழங்குத் திட்டங்கள்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 10—பால் வழங்கு திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 75,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 11—மாவட்ட நிர்வாகம்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 11—மாவட்ட நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,25,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 12—1959-ம் அண்டு தமிழ்நாடு இந்து சமய அறக்கட்டளைகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 12—1959-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு இந்து சமய அறக்கட்டளைகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 28,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 13—நீதி நிர்வாகம்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 13—நீதி நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 91,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

1974 மார்ச் 15]

நிதிக் கோரிக்கை எண். 14—சிறைச்சாலைகள்.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 14—சிறைச்சாலைகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 88,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 15—காவல்துறை.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 15—காவல் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ, 6,1100,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 16—தீயணைப்புப் பணிகள்.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 16—தீயணைப்புப் பணிகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 42,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 17—கல்வி.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 17—கல்வி என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 28,00,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 18—மருத்துவம்.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 18—மருத்துவம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,10,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 19—பொதுச் சுகாதாரம்.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 19—பொதுச் சுகாதாரம் என்றதலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,95,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 20—வேளாண்மை.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 20—வேளாண்மை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 6,86,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 21—மீனளம்.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 21—மீனளம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 44,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 22—கால்நடை வளர்ப்பு.

“ நிதிக் கோரிக்கை எண். 22—கால்நடை வளர்ப்பு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,15,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,10,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 24—தொழில்கள்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 24—தொழில்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,26,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 25—சின்கோனு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 25—சின்கோனு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 18,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 26—கைத்தறியும்-
துணித்தொழிலும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 26—கைத்தறியும், துணித் தொழிலும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 49,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 27—கதர்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 27—கதர் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 15,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 28—சமுதாய வளர்ச்சித் திட்டங்கள்
முதலியன.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 28—சமுதாய வளர்ச்சித் திட்டங்கள் முதலியன என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,22,00,000-க்கு மேற் படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 29—தொழிற்சாலைகள்
உட்பட தொழிலாளர்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 29—தொழிற்சாலைகள் உட்பட தொழிலாளர் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 92,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 30—பழங்குடி மக்கள்,
அரிசனங்கள் முதலியோர் நலன்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 30—பழங்குடி மக்கள், அரிசனங்கள் முதலியோர் நலன் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,25,00,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

1974 மார்ச் 15]

நிதிக் கோரிக்கை எண். 31—பின்தங்கிய வகுப்பினர் நலன்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 31—பின்தங்கிய வகுப்பினர் நலன் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,52,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 32—வீட்டு வசதி.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 32—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 98,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 33—நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 33—நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,08,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 34—உணவுப்பொருள் வழங்கல்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 34—உணவுப் பொருள் வழங்கல் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 55,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.

நிதிக் கோரிக்கை எண். 35—பாசனம்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 35—பாசனம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,97,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 36—பொதுப்பணிகள்-கட்டடங்கள்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 36—பொதுப்பணிகள்-கட்டடங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 59,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 37—பொதுப்பணிகள்-பணியாளரும் கருவிகளும் இயந்திர சாதனங்களும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 37—பொதுப்பணிகள்-பணியாளரும், கருவி களும் இயந்திர சாதனங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,03,00,000 க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 38—சாலைகளும், பாலங்களும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 38—சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 4,97,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,75,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 40—இயற்கையின் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 40—இயற்கையின் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 39,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 41—ஓய்வூதியங்களும், ஏனைய ஓய்வு கால நன்மைகளும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 41—ஓய்வூதியங்களும், ஏனைய ஓய்வு கால நன்மைகளும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,05,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.".

நிதிக் கோரிக்கை எண். 42—பல்வகை.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 42—பல்வகை என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 6,12,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுது பொருள்-அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,27,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 44—காட்டு வளத் துறை.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 44—காட்டுவளத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 76,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 45—இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 45—இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,61,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

1974 மார்ச் 15]

நிதிக் கோரிக்கை எண். 46—ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 46—ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 44,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 47—பொதுச் சுகாதாரம் துப்புரவு, நீர் வழங்கல் குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 47—பொதுச்சுகாதாரம், துப்புரவு, நீர் வழங்கல் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 43,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 48—வேளாண்மை குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 48—வேளாண்மை குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 7,93,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 49—தொழில் வளர்ச்சி குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 49—தொழில் வளர்ச்சி குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 60,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக்கோரிக்கை எண் 50—பாசனம் குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 50—பாசனம் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,74,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 51—பொதுப் பணித்துறைக் கட்டடங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக்கோரிக்கை எண். 51—பொதுப் பணித்துறை கட்டடங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,51,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 52 – சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 52 – சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,17,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 79,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 54—காட்டுவள மூலதனச் செலவு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 54—காட்டுவள மூலதனச் செலவு தலைப்பின் கீழ் ரூ. 65,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை எண். 55—பல்வகை மூலதனச் செலவு.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 55—பல்வகை மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,60,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

கடன்கள் முன்பணங்கள் வழங்குதலும், கடனைத் திருப்பிக் கொடுத்தலும்.

நிதிக் கோரிக்கை எண். 56—மாநில அரசு வழங்கும் கடன்களும் முன் பணங்களும்.

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 56—மாநில அரசு வழங்கும் கடன்களும், முன் பணங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 8,99,00,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

(3) அறிவிப்பு.

தமிழ்நாடு 1974-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க (செலவினக் கணக்கின் மீது வாக்கெடுப்பு) சட்ட முன் வடிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு 1974-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க (செலவினக் கணக்கின்மீது வாக்கெடுப்பு) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்வதற்கும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்கும் ஆளுநர் அவர்கள் தம் இசைவைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

(4) அரசினர் சட்ட முன்வடிவு.

தமிழ்நாடு 1974-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க (செலவினக் கணக்கின் மீது வாக்கெடுப்பு) சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தமிழ்நாடு 1974-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க (செலவினக் கணக்கின் மீது வாக்கெடுப்பு) சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி இச்சட்ட முன் வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன் வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

[முற்பகல் 10-00]

(5) 1974–75-ம் ஆண்டுக்காக நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு.

(அ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 74,99,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

THIRU M.A. LATHEEF : Mr. Speaker Sir, to discuss about the regular supply of tyres to all fleet owners at the fixed price, I move the following cut-motion :—

" That the allotment of Rs. 74,99,100 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100."

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவர் அவர்களே, சாலை விபத்துக்கள் அதிகமான அளவு நடைபெறுதல் குறித்து விவாதிக்க—

நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாகிக் கிடக்கும்போது இலாகா அதிகாரிகள் உடனடியாக அங்கு சென்று விசாரணை செய்ய முற்படாமையால் நாள் கணக்காக பழுதுபட்ட வண்டிகள் அகற்றப்படாமல் இருக்கும் நிலையைக் குறித்து விவாதிக்க—

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 3.—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, லாரி விபத்துக்களைத் தடுக்க இரவு 12 மணி முதல் அதிகாலை 4 மணி வரை லாரிகள் ஓடுவதைத் தடை செய்ய வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகளில் இருக்கைகளும், தளமும் சுத்தமாக வைத்திருக்கப்படவேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க—

" நிதிக்கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, to discuss the need to provide more bus routes in Dharmapuri district, I move—

" That the allotment of Rs. 74,99,100 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100."

(ஆ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்—

" நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,98,67,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

THIRU K.S. KOTHANDARAMIAH : Sir, to discuss the Policy I move—

" That the allotment of Rs. 10,98,67,100 under Demand No. 39—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

திரு. கே. எ. வகாப் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் மற்றும் இதர கழகப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் உள்ள பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் விடுவது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39.—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, எல்லா அரசுப் போக்குவரத்து பஸ் நிலையங்களிலும் பொது மக்களுக்கு (பயணிகளுக்கு) உதவ செய்ய தகவல் அளிக்கும் ஒரு தனி அலுவலர் நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: தலைவர் அவர்களே, சென்னை-கன்னியாகுமரி, சென்னை-திருவனந்தபுரம் செல்லும் மின்னல் வேகப் போக்குவரத்தின் நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டியதின் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு கே. பி. கோபால் : தலைவர் அவர்களே, கிராமப்புறங்களில் அதிகப் பேருந்துகள் விட வேண்டியதின் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, துரித வண்டிகளில் குடி தண்ணீரும், காற்று வசதியும் தவறாமல் இருப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்பதுபற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,12,81,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

திரு எஸ். வடிவேல் : தலைவர் அவர்களே, கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு திருநெல்வேலியில் இடம் வாங்கியதைப்பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,12,81,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss the necessity to replace the old Express buses, by new buses I move—

"That the allotment of Rs. 3,12,81,400 under Demand No. 53 —Capital outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100".

(ஈ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுது பொருள்—அச்சுத்துறை.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,05,69,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்".

திரு பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, அரசினர் அச்சகங்களில் சட்ட மன்ற நடவடிக்கைப் புத்தகங்களை அச்சிட்டு வழங்குவதில் ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 5,05,69,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

திரு கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, எல்லா மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் அரசு அச்சுக்கூடங்கள் நிறுவ வேண்டுமென்பது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 5,05,69,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss the necessity to start a Government Press in each district, I move—

"That the allotment of Rs. 5,05,69,900 under Demand No. 43 —Stationery and Printing be reduced by Rs. 100".

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, to discuss about the rationalisation of the Government Press and to ensure prompt delivery of the printed matters, I move—

"That the allotment of Rs. 5,05, 69,900 under Demand No. 43—Stationery and Printing be reduced by Rs. 100".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைபற்றி நான் ஆற்றவேண்டிய உரையும்* இலாகா சம்பந்தமான ஆய்வுரைகளும்* ஏற்கனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே அவற்றை எல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்கனவே படித்து அவர்களுடைய வாதத்தை இந்த சட்ட மன்றத்தில் வழங்குவார்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். இருந்தாலும் சுருக்கமாக சில கருத்துக்களை மட்டும் நான் உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்கு மீண்டும் கொண்டுவருவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

முதலாவதாக, போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த பத்தாண்டுக் காலமாக அரசின் மானியத்தில்தான் நடத்தவேண்டிய நஷ்டகரமான சூழ்நிலையில் இருந்து இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை மூலம் அரசுக்கு வருமானம் அளிக்கக்கூடிய அளவிற்கு நிலைமைகள் வளர்ந்திருக்கின்றன. இந்த ஆண்டு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நஷ்டத்தையும் எடுத்துக் கொண்டு மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய லாபத்தையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கிறபோது நிகர லாபமாக முதன்முதலாக நம்முடைய அரசுக்கு 91 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

* 24-142-ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I & II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளன.

தொண்ணூற்றெரு லட்சம் ரூபாய் என்று நான் சொல்லுகிறபோது சில வழித்தடங்களை நாம் நஷ்டத்தில் வேண்டுமென்றே விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் மக்களின் நன்மையை முன்னிட்டு. தனியார்களாக இருந்தால் அந்த வழித்தடங்களை விடமாட்டார்கள். ஏனென்றால் நஷ்டம் வரும். இருந்தாலும் நாம் மக்கள் நன்மையைக் கருதிப் பலவேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் 239 வழித்தடங்களில் நஷ்டம் வரும் என்று தெரிந்திருந்தும்கூட நாம் அவற்றில் பஸ்கள் விடுகிறோம். அதன் மூலமாக நமக்கு ஏற்படுகிற இழப்பு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒரு கோடியே ஆறு லட்சம் ரூபாயாகும். நாம் தனியார்களைப்போல் அல்லது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளைப்போல் அவைகளை விடாமல் இருந்திருப்போமானால் இந்த 106 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிற 91 லட்சம் ரூபாய் ஆக இரண்டையும் சேர்த்துப் பார்க்கும்போது கிட்டத்தட்ட இரண்டு கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நமக்கு லாபம் கிடைத்திருக்கும். ஆனால் அரசு லாபத்தை மட்டும் நோக்கமாகக் கொள்ளவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்கு அறிவர்.

இரண்டாவதாக, ஒரே ஒரு ஆய்வினை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். ஏ. பி. டி. பஸ் கம்பெனியை எடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பை ஏற்படுத்தினோம். அதனுடைய பெர்பாமன்ஸை, எப்படி அது இயங்குகிறது என்று பார்க்கும்போது நம் மாநிலத்தில் நடைபெறுகிற பொதுத்துறை என்பது மட்டுமல்ல, இந்திய சர்க்கார் அல்லது இந்தியத்துணைக் கண்டத்தில் இந்திய அரசானாலும்சரி அல்லது இன்னும் இதர மாநில அரசுகளானாலும் சரி எல்லாக் கம்பெனிகளையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொண்டாலும் எல்லாவற்றையும்விட முதல்தரமாக சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லப் போனால் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அரசாங்கத்தின் முதலீடு கிட்டத்தட்ட ரூ. 35 லட்சம். கடனாகக் கொடுத்தது 10 லட்சம் ரூபாய். ஆகமொத்தம் ரூ. 45 லட்சம். ஆனால் இந்த ஆண்டு மட்டும் அந்தப் போக்குவரத்துக்கழகத்தில் கிடைத்து இருக்கும் லாபம் 45 லட்சம் ரூபாய். போட்ட முதலையும், கொடுத்த கடனையும் ஒரே ஆண்டில் பெறக்கூடிய ஒரு தொழில் இருக்கிறது என்றால் அது போக்குவரத்துத் துறைதான், அது எவ்வளவு பெரிய தங்கச் சுரங்கம் என்பதை நாம் மறந்து விடக் கூடாது, அதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் கொள்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

மூன்றாவதாக, தொழிலாளர்கள் நலனைப் பொறுத்தவரையில் இந்தியாவிலேயே "இன்டஸ்டிரியல் ஒர்க்கர்" தொழிலிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கு ஓய்வூதியத் திட்டம் அமலாக்கப்படவில்லை. முதலில் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றும் 35,000 தொழிலாளர்களுக்கு "பேமிலி பென்ஷன் ஸ்கீம்" அமலாக்கிய முதலாவது அரசு நம்முடைய அரசுதான் என்று பார்க்கிறபோது, தொழிலாளர்களுக்கு நிம்மதியான வாழ்வையும், நிலையான, உறுதியான ஒரு குடும்ப மேம்பாட்டையும்

பெறுவதற்கு நிச்சயமாக இந்த அரசு வழிவகை செய்து இருக்கிறது என்று பார்க்கிறபோது, அதிலும் முதலாவதாக இருக்கிறோம் என்பதையும் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, உப பொருள்களை, மோட்டார் வண்டிகளுக்குத் தேவையான துணைப்பொருள்களை பெறுவதில் பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. அந்தச் சங்கடங்கள் நம்முடைய மாநில அரசுக்கு மட்டுமல்ல, மத்திய அரசுக்கு மட்டுமல்ல, இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்தியா முழுவதிலுமே ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம் மத்திய அரசின் பொருளாதாரக் கொள்கை தான் என்று எல்லோரும் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறை சீராக, சிறப்பாக இயங்க வேண்டுமானால் அதற்குச் சரியான ஒரு பொருளாதாரக் கொள்கை வேண்டுமென்பதை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் ஓடுவதால் நஷ்டத்தில் இயங்க வேண்டியிருக்கிறது என்பது இங்கே மட்டுமல்ல உலகத்திலுள்ள மற்ற பெரிய நகரங்களிலும் இருக்கிற ஒரு குறை. அதற்காக அவர்கள் மானியம் வழங்கி, அந்த பஸ்களை நல்ல முறையில் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். ஆனால் இந்திய சர்க்காரோ, டெல்லியில் இருக்கும் சர்க்காரோ, இன்னும் சொல்லப்போனால் பிரதம மந்திரி அவர்களோ எத்தகைய முறையில் மானியம் வழங்க வேண்டுமென்று குழு பரிந்துரை செய்திருந்தபோதிலும், அதன் மீது இன்னும் முடிவு எடுக்காதது மட்டுமல்ல, மேலும் மேலும் வரியை உயர்த்திக் கொண்டே இருப்பதால், மேலும் 2 கோடி ரூபாய் சென்னை நகராட்சியில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், மத்திய அரசின் காரணமாக, இழக்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, இன்றையதினம் ஏற்பட்டு இருக்கும் பெட்ரோலியம் பொருள்களின் நெருக்கடியைக் கடக்க சில பரிசுத் திட்டங்களை போக்குவரத்துத் துறை மூலம் நாம் கொண்டு வருகிறோம். ("ஃப்யூயல் எகானமி") எந்த விதத்தில் டீசல் செலவைக் குறைக்கலாம் தவிர்க்கலாம் என்பதைப்பற்றி மூன்று முறைகளில் அவைகளை நாம் பிரிக்கலாம் என்று கருதுகிறேன்.

முதலாவதாக, அங்காங்கு பணியாற்றுகின்ற போக்குவரத்துத்துறையைச் சேர்ந்த ஊழியர்கள் எத்தனை சதவிகிதம் டீசலை மிச்சப்படுத்துகிறார்களோ, எவ்வளவு பணம் அதன் மூலம் மிச்சம் ஆகிறதோ, அதிலே 3-ல் ஒரு பங்கு அந்த ஊழியர்களுக்கு கொடுப்பதற்கு வழி செய்யப்படும் என்பது திட்டம்.

இரண்டாவது திட்டம், என்ஜினில் ஏதாவது "மாடிபிகேஷன்" கண்டு பிடித்து அல்லது டீசலில் வேறு பொருள்களை ஏதேனும் சேர்த்து அதனால் டீசலை மிச்சப்படுத்த முடியும் என்றால், அந்த மிச்சப்படுத்தக்

கூடிய அந்த யோசனையை, அரசாங்கத்திலே இருக்கிறவர்கள் மட்டுமல்ல, பொதுமக்களில் யாராவது கூறுவார்களானால், அவர்களுக்கு ரூ. 1 லட்சம் பரிசு வழங்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மூன்றாவதாக, அதே போல் பாடி கட்டுவதில், பாடியின் வெயிட் அதிகமாக இருந்தால் டீசல் எண்ணெ அதிகமாக செலவாகிக் கொண்டு வருகிறது—லைட் பாடி பஸ்களைச் செய்து தருவார்களானால் அவர்களுக்கு ரூ. 50,000 பரிசாக வழங்கப்படும்.

அந்தப் பணம் எல்லாம் சட்டமன்றத்திலே அல்லது சர்க்காரிடமிருந்து, கட்டாயமாக உங்களிடத்திலிருந்து வற்புறுத்திப் பெறவேண்டுமென்ற நிலையில் இல்லை. ஏனெனில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் லாபத்திலிருந்து அந்தத் தொகையை எடுத்து வழங்க இருக்கிறோம்.

அதே போல் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைப்பதற்கு இருக்கிறோம். அதற்கான எல்லா நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. முதலாவதாக இரண்டு அல்லது மூன்று கப்பல்களை வாங்குவதாக இருக்கிறோம். ஓரிரு மாதங்களில் அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதாக இருக்கிறோம்.

அதோடு மட்டுமல்ல, "செய்லிங் வெஸ்ஸல்ஸ்", பாய்மரக் கப்பல்கள் பயன்படுத்தலாமா—ஆயில் நெருக்கடி காரணமாக—எந்த அளவுக்குப் பயன்படுத்தலாம் என்பதற்கு வேண்டிய முறைகளை சிந்திப்பதற்கும், செயல்படுவதற்கும் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதாக இருக்கிறோம். இதிலே மத்திய சர்க்காரும் முழு உதவி தருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

இப்படி பல வகையான நன்மைகளையும், பல வகையான பெருமைகளையும் செய்து காட்டியிருக்கிற அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும், அதிலே பணியாற்றுகின்ற 35,000 தொழிலாளர்களுக்கும், நான் மட்டுமல்ல, இந்த மன்றமே நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து இலாகா அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்திலே வைத்து இருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொடுத்து இருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்த எடுப்பிலேயே கூறினார்கள். இது வரையிலும் நஷ்டகரமாக ஓடிக்கொண்டிருந்த போக்குவரத்து இலாகா இப்போது லாபத்தை அடைந்து இருக்கிறது என்ற நல்ல செய்தியை இந்த மன்றத்திற்குக் கொடுத்தார்கள். ஆனால் அதோடு சேர்த்து அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைக் கூறினார்கள். லாபத்தைப் பெற்றாலும் கூட, லாப நோக்கம் மட்டுமே அந்த இலாகாவிற்கு இல்லை என்று கூறி வேறு ஏதோ சொல்ல வந்ததைச் சொல்லாமல் விட்டு விட்டார்கள். எனக்கு

இருக்கிற ஐயப்பாடு எல்லாம் லாப நோக்கத்தைத் தவிர இன்று இங்கே சொல்லப்பட்டிருக்கிற போக்குவரத்து இலாகா வேறு என்ன நோக்கத்தோடு செயல்படுகிறது என்பது தான். நிச்சயமாக ஒரு தனி முதலாளி லாப நோக்கத்தோடு போக்குவரத்து இலாகா நடத்துகின்றதை விட, அதிக மோசமாக இந்த நாட்டில் இந்த இலாகா செயல்படுவருகிறது. அந்த இலாகாவில் இருக்கிற தொழிலாளர்களோ, அல்லது அந்த இலாகாவோ இந்த நாட்டிலுள்ள பொதுமக்களுக்கு நன்மை பயக்கவேண்டுமென்பதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. இது ஒரு "யுடிலிடி" சர்வீஸ் என்ற எண்ணம் எள்ளளவும் இல்லை என்பதை நான் முதற்கண் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1972-ம் ஆண்டு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் மானியக்கோரிக்கையை தாக்கல் செய்தபோது கூறினார்கள். இன்னும் 5 ஆண்டு காலத்தில் மாநிலம் முழுவதும் உள்ள பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று கூறினார்கள். இன்று இருக்கும் நிலையை நாம் சற்று சிந்திக்கவேண்டும். ஏறத்தாழ 4,000 பஸ்கள் மட்டுமே தேசிய உடைமையாகியிருக்கிறது. இன்னும் எஞ்சியுள்ள பகுதி எந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்று நான் கூறத் தேவையில்லை. இந்த மாநிலத்தில் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் பஸ்கள் ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருந்தனவோ அங்கே பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர பஸ்கள் பல ஆண்டுகளாக இல்லாத ஊர்களில் உள்ள மக்களுக்கு பஸ்கள் போடாமல் இருக்கிற நிலை தான் இருக்கிறது. அவர்களால் அந்த மக்களுக்கு எந்த விதமான பஸ் வசதியும் செய்து தரமுடியவில்லை. ஒரு வேளை கூறுவார்கள், நாங்கள் இந்த மன்றத்தில் நிறைவேற்றிய சட்டமானது, எதிர்க்கப்பட்டு, அது உச்சநீதி மன்றத்தில் இருப்பதால் விஸ்தரிக்க இயலவில்லை என்று சொல்வார்கள். நான் கேட்பது அதுவல்ல. ஒரு வேளை தனியார் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களை எடுப்பதற்கு வேண்டுமானால் அது இடையூறாக இருக்கலாமே தவிர புதிய பேருந்துகளை விடுவதற்கோ அல்லது பஸ்கள் இல்லாத கிராமங்களுக்கு பஸ்களை விடுவதற்கோ தடையாக இருக்காது என்று நினைக்கிறேன். பின் ஏன் இந்த அரசு அந்தக் காரியங்களைச் செய்யக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். யாராவது நடத்திக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கிக் கொண்டிருக்கிறபோது, பல ஆண்டுகாலமாக பஸ் வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு, அப்படி எந்தெந்த பகுதி இருக்கிறதோ அவற்றிற்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று இப்போது குறிப்பாக கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஐந்து ஆண்டு என்று கூறினார்கள். இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. மூன்று ஆண்டுகள் இருக்கின்றன. இந்தப் போக்கில் போனால் 10 ஆண்டுகள் ஆனாலும் கூட இந்த அரசு இந்த மாநிலத்தில் உள்ள பஸ் ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்க இயலாது என்பதனை கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உணவு அருந்தும்போது உணவு உள்ளேயும் போகாமல், வெளியேயும் வராமல் தொண்டையில் சிக்கிக்கொள்வது போல, அரசுக் கொள்கைகளின் காரணமாக விழுங்க முடியாத நிலையில் அரசு திண்டாடிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தான் சொல்லவேண்டும்.

அமைச்சர் அவர்கள் வியாபார நோக்கம் இல்லை என்று கூறினார்கள். வியாபார நோக்கம் இல்லாமல் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக இந்த அரசு என்ன செய்திருக்கிறது என்பதைச் சற்று சிந்திக்கவேண்டும். நிச்சயம் இதற்கு இரவு பகலாக உழைத்து இன்று பெரிய லாபத்தை அடைவதற்கு காரணமாக இருந்த தொழிலாளர்கள் மிகவும் பரிதாபகரமான நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய ஊதிய நிலை, உத்தியோக நிலைமைகள், மற்றும் காரியங்களைப் பார்த்தால் இந்த மாநிலத்தில் இதைவிட அதிக மோசமான நிலையில் எந்தத் தொழிலாளர் இனமும் இல்லை என்று கூறினால் நிச்சயம் அது மிகையாகாது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல திட்டங்களை வகுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களை சொந்தக்காரர்களாக ஆக்கியிருக்கிறேன். இந்த இலாகாவிற்கு அவர்கள் சொந்தக்காரர்களாகி விட்டார்கள். இந்த இலாகாவின் உடைமைதாரர்கள் யார் என்று சொன்னால் தொழிலாளர்கள் தான் என்று பெருமைப்பட்டுக் கொள்ளலாம்.

இன்னும் ஊக்க போனஸ், அட்டெண்டன்ஸ் போனஸ், கலெக்ஷன் போனஸ் என்று பல போனஸ் திட்டங்களை வைத்திருக்கிறேன் என்றெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறினால் கூட, அன்றாட வாழ்க்கையில் தொழிலாளர்கள் திருப்தியாக இருக்கிறார்களா, தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை நடத்துவதற்கு இந்த இலாகா அவர்களுக்குக் கொடுக்கிற ஊதியம் போதுமா என்று சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் அமைச்சர் நமது அண்டை மாநிலங்களைத் சுட்டிக் காட்டுவார்கள். பஸ் ஃபேரைச் சொல்லப்போனால், பார்த்தீர்களா, அந்த மாகாணத்தில் 5 பைசா, இந்த மாநிலத்தில் 6 பைசா, நமது மாநிலத்தில் தான் 3 காசு என்று கூறுவார்கள். நான் கேட்கிறேன். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் கேரள மாநிலத்தின் நிலையை நீங்கள் சற்று ஒப்பிட்டுப் பார்த்தீர்களா ? அங்கு அவர்கள் கொடுக்கிற ஊதியத்தைக் கொடுக்க நீங்கள் கடமைப்படவில்லையா ? லாபத்தை அடைந்திருக்கிறார்கள். யார் காரணமாக லாபத்தை அடைந்தார்கள். தொழிலாளிகளை உறிஞ்சி லாபம் சம்பாதிக்கும் பிற்போக்கு முதலாளிகளைவிட அதிக பிற்போக்குக் கொள்கையை தொழிலாளர்களின் மீது கடைப்பிடிப்பதன் காரணமாகத் தான் இந்த லாபத்தை அடைந்திருக்கிறீர்கள்.

தொழிலாளர்களைப் பிசைந்து இந்த சமதர்ம சமுதாயத்தில் இந்த மாநிலத்தில் இந்த லாபம் தேவை தானா என்று நான் கேட்கிறேன். வியாபாரத்தை லாபத்தை பெருக்கிக் கொள்ளலாம். ஆனால் அரசுக்கு லாபம் வருகிறது என்றால், நியாயமான முறையில் லாபம் கிடைத்தால் தான் பாராட்ட முடியுமே தவிர வேறு இல்லை. இந்த லாபம் அரசாங்கத்தின் திறமையினால் கிடைக்கவில்லை. அன்றிருந்த போக்குவரத்து இலாகா அமைச்சர் தாங்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் அடைந்துவிடுவோம் என்று சொன்னார்கள். இன்றிருக்கும் அமைச்சர் அதை நிறைவேற்றிவிட்டார்கள். அந்த அமைச்சரைப்பற்றி நாம் எண்ணலாம், அவர் வியாபாரம் தெரிந்தவர், மக்களுடைய நலனைக் கருதாமல் அவர் அப்படி கூறியிருக்கலாம், ஆனால்,

இன்றைய அமைச்சர் தொழிலாளர்கள் மீது, மக்கள் மீது முற்போக்கு கருத்துக்களைக் கொண்ட அமைச்சர் என்றாலும் கூட, இந்தக் கொள்கையை நான் நிச்சயம் பாராட்டுவதற்கில்லை என்று கூறிக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் கூறப்போனால் லாபம் அடைந்தாலும், போக்கு வரத்து இலாகாவில் மக்களுக்கு வசதிகள் இருக்கின்றனவா, தனியார் துறையின இந்தத் போக்குவரத்து செயல்பட்டுக் கொண்டிருந்தபொழுது அதில் பிரயாணம் செய்த பொது மக்கள் அன்றிருந்த அளவுக்கு திருப்தியோடு இருக்கிறார்களா, அந்த அளவுக்காவது திருப்தி அடைந்திருக்கிறார்களா என்று சற்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அன்று 50 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் சென்ற பஸ்—இன்று கூட தனியார் பஸ்களில் 50 ஸீட்கள் என்றால் 50 பிரயாணிகள் தான் அதில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இன்று 200 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறது.

நமது மாநிலத்தில் உள்ள அரசு நிறுவனத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்களைப் பார்த்தால் யார் யாத்திரை செய்கிறார்கள். மனிதர்களா என்று தோன்று கிறது. சாக்கு மூட்டைகளை அடைத்துக்கொண்டு லாரிகளில் போகிறார்களா என்ற சந்தேகம் வரக்கூடிய அளவுக்கு 60 ஸீட்கள் உள்ள பஸ்ஸில் 200 பாஸெஞ்சர்ஸ் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள், அந்த நிலைமையில் உள்ளே இருக்கிறவர்கள் மூச்சு விடுவதற்குக் கூட இடம் இருக்கிறதா என்று சற்று சிந்தித்து பார்க்க வேண்டும். இந்த லாபம் எதற்காக? நாட்டுமக்களுக்குக்காக நாம் லாபத்தை அடைகிறோம் என்று. சொன்னால் எந்த முறையில் நாம் அந்த லாபத்தைப் பெற்றிருக்கிறோம் என்ற சற்று சிந்திக்கவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் தாராளமாகக் குறிப்பிட்டார் கள், லாப நோக்கம் மட்டும் இல்லை என்று வேறு எந்த நோக்கம் இருக் கிறது ? மக்கள் நன்மை நோக்கம் இல்லை, தொழிலாளர்கள் நலமை நோக்கம் இல்லாமல் அடைந்திருக்கிற லாபத்தை நிச்சயம் வரவேற்க இயலாது என்று நான் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பல்வேறு கழகங்களை தாங்கள் அமைத்திருக்கிறோம் என்று கூறினார்கள். அவைகள் திறமையாக செயல்படுகின்றன என்றும் கூறினார்கள். அயல் நாட்டிலும் இண்டர்நேஷனல் ரிகார்டு சிருஷ்டித்திருப் பதைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் அரம்பிக்கும்பொழுது 122 பஸ்கள் இருந்தன, 122 பஸ்களில் இப்பொழுது 60 பஸ்கள் ஓடாமல் ஷெட்டில் நிற்கின்றன என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ?

அதுமட்டுமல்ல. கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷன் இருக்கிறது. 400 பஸ்கள் என்று ரிகார்டில் இருக்கிறது. ரோடில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் எத்தனை என்று அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ? நிச்சயமாக இல்லை. இது வரையிலும் கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷன் அரசு நிறுவனமாக இருந்த பொழுது ஜாயின்ட் டைரக்டர் அலுவலகத்தில் ஒரு போர்டு இருந்தது. அதாவது 400 பஸ்கள், ஷெட்யூல்டு பஸ்கள் எத்தனை, டிரிப்கள் எத்தனை என்ற விவரங்களைக் குறிக்கின்ற ஒரு போர்டு இருந்தது. சாதாரணமாக

பிரேக்டவுன் ஆன பஸ்கள், ஓடாத பஸ்கள் என்று சொன்னால், 400-ல் 5, 10 பஸ்கள் தான் இருக்கும். இன்றையதினம் 400 பஸ்களில் 80, 100 பஸ்கள் ஓடாத நிலையில் இருக்கிறது. ஒரு வேளை அந்த எண்ணிக்கையை போர்டில் காட்டவேண்டி வரும், சொல்லவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும் என்று கருதி, அந்த போர்டையே அகற்றிவிட்டார்கள் என்ற நிலை உருவாகிறது என்று சொன்னால் எந்த அளவுக்கு இந்தக் கார்ப்பரேஷனை நாம் பாராட்டுவது என்று நான் கேட்கிறேன். அமைச்சரவர்கள் சிறப்பாக கார்ப்பரேஷன்கள் செயல்படுகின்றன என்று சொன்னாலும், நிச்சயமாக அப்படி இல்லை என்பதனை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. அடிக்கடி இப்பொழுது நாம் பார்க்கிறோம். ஒரே நம்பர் உள்ள பல டிக்கட்டுகள் போடப்படுகின்றன. இது எங்கிருந்து வருகிறது? இந்த முறையிலே போய்க்கொண்டிருந்தால் இது எங்கே நம்மைக் கொண்டுபோய் விடும் என்று நாம் சற்று சிந்திக்க வேண்டும். இந்த அரசு டிக்கட்டுகளை அடிக்கிறது. அது போன்று இன்னொரு மெஷினரி டிக்கட்டுகளை அடித்து விநியோகம் செய்துகொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலை பப்ளிக் செக்டாரில் இருந்தால், அது நாட்டுக்கு நல்லதா இந்த கார்ப்பரேஷனுடைய கதி என்ன ஆகும் என்று சற்று சிந்திக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். 1967 வரையிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் தேசியமயமாவது மிகவும் மெதுவாகச் சென்று கொண்டிருந்தது. அடிக்கடி அறிக்கையில் பார்க்கிறோம், இப்பொழுதும் இருக்கிறது. 1967 வரையிலும் இந்த மாநிலத்தில் ஓடின எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும், இன்று ஓடுகின்ற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும் "ஈஸ் தேர் எனி கம்பாரிஸன்" என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்கிறேன். இந்த நாட்டு மக்கள் அதைப்பற்றி சொல்வார்கள். அன்று எந்த அளவுக்கு பாராட்டக்கூடிய அளவுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் இந்த மாநிலத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன? கரெக்ட் டைம், டிரிப் ஷெட்யூல், டிரிப்களெல்லாம் எந்த அளவுக்கு ஒழுங்காக செயல்பட்டுக்கொண்டிருந்தன. இன்று எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டைப் பார்த்தால் சில சமயங்களில் ஒரு திருவிழா போல் காட்சி அளிக்கிறது.

காலை 5 மணிக்கு பஸ் புறப்பட வேண்டுமென்றால், மாலை 4 மணி வரையிலும் போகவில்லை. காரணம் என்னவென்று சொன்னால் வர வேண்டிய பஸ் வரவில்லை. கன்னியாகுமரியிலிருந்து பஸ் வரவில்லை. சென்னையிலிருந்து பஸ்ஸை கோவைக்குத் திருப்பி விடுகிறார்கள். சேலத்திற்கு திருப்பிவிடுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு ஷெட்யூல் இருக்கிறது. அந்த ஷெட்யூலை ஒழுங்காக கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இந்த பஸ்களில் போகும் மக்கள் பல காரியங்களுக்காகச் செல்கிறார்கள். அவர்களுடைய பிஸினஸுக்கு வேண்டி செல்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட டயத்தில் பஸ்கள் புறப்படவில்லை என்று சொன்னால், அதனால் ஏற்பட இருக்கும் நஷ்டத்திற்கு யார் உத்தரவாதம்? இந்த அரசு உத்தரவாதம் செய்யுமா? அவர்களுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை அரசாங்கம் கொடுக்குமா? (மணி அடிக்கப்பட்டது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பத்து நிமிடங்களுக்கு மேலே கொடுக்க முடியாது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: கவர்ன்மெண்டுக்கு பிரயோசனமாக இருக்கக்கூடிய காரியங்களைச் சொல்லுகிறேன். பிரயோசனப்பட வேண்டாம் என்றால் நிறுத்தி விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்த டிமாண்டு விவாதத்திற்கு ஒரு நாள் தான் டைம். எல்லோரும் பேசவேண்டியிருக்கிறது. இருக்கிற நேரத்தை பேசுகிறவர்களுக்கு பகிர்ந்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. சீக்கிரம் முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: இவற்றையெல்லாம் நான் எடுத்துச் சொல்கிறேன் என்றால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் குறைகூறவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. அவர்களுடைய கொள்கைகளை நான் வரவேற்கிறேன். முற்போக்குக் கருத்துக்களை நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால், இன்று இருக்கிற செயல்முறைகளைப் பார்த்தால், நிச்சயம் எந்த அளவுக்கு உயர்ந்த எண்ணங்கள் இருக்கின்றனவோ அந்த அளவுக்கு செயல்முறை தாழ்ந்து இருக்கிறது என்று நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்வதற்குத் தான் இவற்றையெல்லாம் நான் கூறினேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது). இன்னும் 10 நிமிடங்களில் முடித்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முடியாது. உங்களுக்கு மாத்திரம் 15 நிமிடம் கொடுக்கிறேன். சீக்கிரம் முடித்துவிடுங்கள். மற்றவர்களுக்கெல்லாம் இனி 10 நிமிடங்கள்தான் கொடுக்கப் போகிறேன்.

(முற்பகல் 10·30)

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: இன்று 4, 5 டிமாண்டுகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, கொஞ்சம் அதிக நேரம் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பிஸினஸ் அட்வைஸரி கமிட்டியில் முடிவு செய்தபடிதான் அலுவல்களை நடத்த முடியும். இவ்வளவு டிமாண்டுகளும் இன்றைக்கு முடியவேண்டும். அதற்குத் தகுந்தமாதிரி தான் நேரம் ஒதுக்க முடியும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: அடுத்தபடியாக, அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் நடைபெறுகிறது என்றால் உண்மையில் அது வரவேற்கத்தக்கது அல்ல. தொழிலாளர்கள் அவஸ்தை படுவதினால்தான் வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சரவர்கள் உணரவேண்டும். ஆகவே, தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளை மனிதாபிமானத்தோடு அணுகி, பிரச்னைகள் தீருவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

நேற்றையதினம் பேசும்போதுகூட தொழிலாளர்கள் பிரச்னைகளை கருணையோடு அணுகுகிறோம் என்று சொன்னார்கள். நான் கேள்விப்பட்ட வரையில், தண்டையார்ப்பேட்டையில் 7 மாதங்களுக்கு முன்னால் ஒரு சிறிய சச்சரவு ஏற்பட்டு, அதன் காரணமாக 98 தொழிலாளர்களை போலீஸார் கைது செய்து, வழக்கு பதிவு செய்து, இன்னும் வழக்கு முடியவில்லை; தொழிலாளர்களை சஸ்பெண்ட் செய்திருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு அரசாங்கம் போனால் நிச்சயமாக இதை தொழிலாளர்கள் அரசாங்கம் என்று சொல்ல முடியாது. ஒன்றில், வழக்கு பதிவு செய்திருந்தால், விரைவிலே அதை டிஸ்போஸ் செய்திருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் வழக்கை வாபஸ் வாங்கியிருக்க வேண்டும். எந்தவித மான காரணமும் இல்லாமல் 7 மாத காலமாக வழக்கை பெண்டிங்கில் வைத்திருப்பது பாராட்டுக்குரியது அல்ல என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரி வித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, டயர் போன்ற பொருட்கள் தட்டுப்பாடு இல்லாமல் கிடைப்பது பற்றி பரிசீலனை செய்ய பல கமிட்டிகள் இருப்பதாக இந்த அறிக்கையில் இருக்கிறது. எந்த அளவுக்கு இந்தக் கமிட்டிகள் செயல் படுகின்றன என்பதை அமைச்சரவர்கள் சிந்திக்க வேண்டும். லாரி, கார் போன்றவைகளுக்கு டயர் ஒரு குறிப்பிட்ட விலைக்கு கிடைக்கவில்லை. ஆனால், பிளாக்மார்க்கெட்டில் நிறைய கிடைக்கிறது. குறிப்பாக நாகர் கோவில் பகுதியில் லாரிகளுக்கு டயர் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அங்கு இருக்கிற கமிட்டி ஒழுங்காகச் செயல்படவில்லை. டீலர்ஸ் அக்கவுண்ட் ஒழுங்காக சப்மிட் செய்யவில்லை. அதையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனித்து, இப்படிப்பட்ட பற்றாக்குறையாக இருக்கின்ற பொருட்கள் எல்லாம் ஒழுங் காக கிடைப்பதற்கு வழிவகைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, டாக்சி வைத்திருப்பவர்கள் இன்றையதினம் எந்த அளவுக்கு சிரமப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். அவர்களைப் பாதுகாக்க வேண்டியது இந்த அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். மத்திய அரசாங்கம் ஆயில், பெட்ரோல் போன்றவைகளுக்கு விலையை ஏற்றுகிறது. மாநில அரசாங்கம் டாக்ஸ்களை கூட்டியிருக்கிறது. அதனால் டாக்சிக்காரர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களுடைய கஷ்டத்தைப் போக்கவேண்டியது அரசின் கடமை. அதற்கு அரசாங்கம் அவர்களுக்கு "சப்சிடைஸ்ட் ரேட்டில்" பெட்ரோல் முதலியவற்றை வழங்கவேண்டும்.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : The hon. Member says that the State Government have enhanced the tax for the taxis and auto-rickshaws. It is not the case.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : டயர், ஆயில், பெட்ரோல் போன்ற பொருட் களுக்கு மத்திய அரசாங்கம் விலையை உயர்த்துகிறது. மாநில அரசாங்கம் விலையை உயர்த்தாவிட்டாலும் வரியை உயர்த்துகிறது. அதனால் டாக்சி காரர்கள் மிகவும் அவல நிலையில் இருக்கிறார்கள். லாரிகளிலும், பஸ் களிலும் ஓரளவு கட்டணத்தை உயர்த்தி சரிக்கட்டிவிடலாம்; ஆனால்

1974 மார்ச் 15] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

டாக்ஸியில் இப்படி செய்வது அவ்வளவு சாத்தியமல்ல இன்றைய சூழ்நிலையில் டாக்சி ஒரு எசன்ஷியல் பொருளாக மாறியிருக்கிறது. ஏழைகள்தான் அதிகமாக டாக்சிகளை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கம் டாக்சிகளுக்கு சப்சிடைஸ்ட் ரேட்டில் அத்தியாவசியப் பொருட்களை சப்ளை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஸ்டேஷனரி அண்டு பிரிண்டிங் பற்றி சில வார்த்தைகளை கூற விரும்புகிறேன். அரசாங்க அச்சகங்களில் குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் அரசாங்க ரிக்கார்டுகளை இப்போது அச்சிட்டு வழங்க முடியாத நிலை இருக்கிறது; மிகவும் காலதாமதம் இருக்கிறது. ஆகவே, இப்போது இருக்கின்ற அச்சகங்கள் போதாது. அச்சடிக்கும் வேலையை துரிதப்படுத்தி, குறிப்பிட்ட காலத்தில் அரசாங்க ரிக்கார்டுகள் கிடைப்பதற்கு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பிரஸ் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக நான் குறிப்பிட விரும்புவது, இந்த அச்சு நிலையங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கின்ற ஊதியம் நிச்சயமாக போதாது. அதை ரிவைஸ் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்று 14 பேர்கள் பேசுவதற்கு பெயர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த 14 பேர்களும் பேசிய பிறகு அமைச்சர் பதிலளிக்க வேண்டும். இருப்பது இன்னும் 3 மணி நேரம். ஆகவே, ஒவ்வொருவருக்கும் 10 நிமிடங்களுக்கு மேல் வராது; அதற்குள் தங்களுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

*திரு. எ. ஆர். சுப்பையா: தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு இந்த மன்றத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களால் தாக்கல் செய்யப்பட்டிருக்கின்ற மானிய கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் 97 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குக் காரணத்தையும் சொன்னார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால்தான் லாபம் வந்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். டெக்னோகிராப்டுக்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுத்தால்தான் போக்குவரத்துத் துறையில் லாபம் கிடைக்கும் என்பதையே நீண்டகாலமாக நான் சொல்லியிருக்கிறேன். நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் டெக்னோகிராப்டைப்பற்றித் தெரிந்தவர்கள். ஆகையால் அதற்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அப்படிச் செய்தால்தான் பல நல்ல காரியங்களைச் செய்ய வாய்ப்பு இருக்கும்.

போக்குவரத்து இலாகாவில் இன்று பல கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இந்த கார்ப்பரேஷன்கள் ஒழுங்காகச் செயல்பட ஆங்காங்கே ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி போட வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமை,

மனு கொடுத்தாலும், வேறு குறிப்பு காகிதம் கொடுத்தாலும் பதில் வர மிகுந்த காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆங்காங்கே அட்வைசரி கமிட்டி இருந்தால் இந்த காலதாமதம் தவிர்க்கப்பட்டு, தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க ஏதுவாகும்.

பிரயாணத்திற்கு எந்த நேரத்திலும் தடை இருக்கக்கூடாது. இன்றைக்கு போக்குவரத்திற்காக பேருந்துகளை அதிகமாக நம்பியிருக்கிறோம். அதிலும் டாக்சிகளில் போவதற்குள்ள வாய்ப்பு குறைந்து விட்டது. காரணம் "ஃபியூயலின் விலை ஏற்றம்" அதுமட்டுமல்லாமல் டயர் போன்ற பொருட்களும் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அவைகளுக்கு அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த டயர் இல்லாத காரணத்தால் பல பஸ்கள் கூட ஓட முடியவில்லை. இவைகளை எல்லாம் சரி செய்வதற்கு நம்மிடம் ஒரு திட்டம் இருக்க வேண்டும் டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் 7 தடவை "ரீ ட்ரீட்" செய்கிறார்கள். அம் மாதிரியான ஒரு திட்டத்தை அரசாங்கம் வகுத்து, டயர் இல்லாமல் பஸ்கள் ஓடவில்லை என்ற குறையைப் போக்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு பல பஸ்களை ஓடவிட்டிருக்கிறோம். போகிற பஸ்கள் எப்போது வரும் என்று தெரியவில்லை. டயர் இல்லை; தளவாடம் இல்லை என்ற காரணத்தைச் சொல்கிறார்கள். இந்தத் தட்டுப்பாட்டினால் ஆங்காங்கே பேருந்துகள் நின்றுவிடுகின்றன; அதனால் பிரயாணிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இந்தக் கஷ்டத்தை நீக்குவதற்கு "ஹயரிங் பஸ் இன் நீடி டைம்ஸ்" என்ற முறையை கையாள வேண்டும். எங்காவது பஸ் நின்று விட்டால் உடனே ஹையர் பஸ்ஸை பிடித்து பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டம் இல்லாமல் செய்துவிடலாம். தடையில்லாமல் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஒரு வழி ஏற்படும். அதை பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பஸ்களிலே ஏற்படுகின்ற இட நெருக்கடியினாலும், காலா காலத்தில் தடையில்லாமல் பிரயாணம் செய்வதற்கு வழியில்லாமலும் இருப்பதினால் மக்களுக்கு ஒரு வெறுப்பு ஏற்படுகிறது. அவர்களுக்கும் "ஃபிரஸ்டிரேஷன்" உண்டாகிறது. ஆகவே, மக்களுக்கு சௌகரியம் இல்லை என்ற எண்ணம் ஏற்படக்கூடாது. அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும். அவர்களின் வெறுப்பை தவிர்க்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்தில் 7 யூனிட்டுகள் இருக்கின்றன. ஒன்று அரசாங்கத்திடமும் மற்றுமுள்ள 6 கார்ப்பரேஷன்களாகவும் இருக்கின்றன. இந்த ஒன்று மட்டும் ஏன் தனியாக இருக்க வேண்டும் என்பதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்லாமல் இன்னும் தனியார் பஸ்களும் இருக்கின்றன. இவை இல்லாமல் எல்லாவற்றையும் நாட்டுடைமையாக்கி, ஒரே மாதிரியான அமைப்பின்கீழ் கொண்டு வந்துவிட வேண்டும். இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1972-ல் இருந்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட இந்தத் திட்டத்திற்கு இன்னும் "சர்வீஸ் ரூல்ஸ்" எதுவும் இல்லை. ஆகவே, இதற்கு உடனடியாக சர்வீஸ் ரூல்ஸ் வைத்தாக வேண்டும்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. எ. ஆர். சுப்பையா]

இன்னொன்று சொல்ல வேண்டும். போக்குவரத்து இலாகாவில் பணியாற்றுவதற்கு எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டு, ஹவுசிங், லேபர் டிப்பார்ட்மெண்ட், பிஷரிஸ் டிப்பார்ட்மெண்ட் போன்ற இடங்களிலிருந்து உயர் பதவிகளுக்கு ஆளை நியமனம் செய்கிறார்கள். அப்படி 31 பேர்கள் வந்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. அது கூடாது. அதனால் இந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கிடைப்பதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடுகிறது. ஆகவே, இந்த முறையை தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, இந்த பஸ் கார்ப்பரேஷன்களுக்கு எல்லாம் ஒரே "ஹோல்டிங் கம்பெனி" இருக்க வேண்டும். இல்லை என்றால் ஏதாவது ஒரு இடத்தில் இருக்கக்கூடியவர்கள் அதிக பயனடைவார்கள்; மற்றவர்களுக்கு அந்த பயன் கிடைக்காமல் போய்விடும். உதாரணமாக சோழன் போக்குவரத்தில் 45 லட்சம் லாபம் என்றார்கள். மற்ற இடங்களிலும் நல்ல முன்னேற்றம், லாபம் இல்லை. ஆதலால் எல்லா கார்ப்பரேஷன்களையும் இணைத்து ஒரு ஹோல்டிங் கம்பெனியாக வைத்தால் தகுதியானவர்களைப் பரிமாறிக் கொள்வதின் மூலம் ஒரேவிதமான பலன் கிடைக்கும். ஆகவே, இந்த முறையை அமல்படுத்த முடியுமா என்பதை ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பாடி பில்டிங் செய்கிறோம். இப்போது டி.வி.எஸ். போன்ற நிறுவனங்களிடம் கொடுத்து இந்த வேலையைச் செய்ய சொல்கிறோம். இந்த முறை அவ்வளவு பொருத்தமுடையதாக இல்லை. நாம் படித்தவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும். அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டும். அதற்காக நம்முடைய பஸ்களுக்கான பாடி பில்டிங்கை நாமே செய்ய வேண்டும். அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதுபோக இன்னும் நமக்கு வொர்க்ஷாப் அதிகம் இல்லாததால் பல கஷ்டங்கள், குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. தனியார் வொர்க்ஷாப் வைக்க அனுமதி கேட்டால் அனுமதி இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். அநேக ஜீப்புகள் இன்றைக்கு இருக்கிற வொர்க் ஷாப்புகளில் ஆறு, ஏழு மாதங்களாக கிடக்கின்றன. குறைந்த பட்சம் ஆட்டோமோபைல் என்ஜினியரிங் படித்தவர்கள் வொர்க் ஷாப் வைக்க முன்வந்தால், அவர்களுக்கு உதவிசெய்து — நிறைய தனியார் வொர்க்ஷாப்புகளை ஏற்படுத்தினால்தான் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க முடியும். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை செய்வதோடு, டெக்னோகிராப்ட் புகுத்தப்படுவதன் மூலமாகத்தான் இந்த இலாகா மேலும் நல்ல முறையில் செயல்படும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

Dr. H. V. HANDE: Hon. Mr. Speaker, Sir, in support of the cut motions given on behalf of our party, I would like to state a few things.

First of all, the Hon. Minister for Transport has attempted to give a rather rosy picture of the state of affairs but I would like to submit that while I appreciate the efforts he has been making to improve the working conditions of the transport system, I cannot share his enthusiasm that things are as fine or as rosy as he has attempted to paint. The Hon. Minister has stated in his speech that the financial year 1973–74 would close with a pre-tax profit of Rs. 91 lakhs. I would like to state that if you were to deduct the tax, the profit would be very much less. What is the ultimate sacrifice which the poor passengers have to undergo for the transport system getting this profit? Is the Hon. Minister aware of the fact that lakhs of passengers utilising the transport system are undergoing great sacrifices, they are packed like sardines in buses? With great difficulty they have to travel in the bus. That is why I have also given a cut-motion No. 79 which states :

அரசாங்க நகரப் பேருந்துகளில் அதிகமான அளவு நெரிசல் ஏற்படுவதால் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் இன்னல்கள் பற்றி எடுத்துக் கூற

Lot of troubles are taking place. Lot of complaints. I have received. I have raised this question before also. But the Hon. Minister for Transport does not seem to have given thought to this problem. He seems not to be bothered about it. Has he bestowed thought to reduce the discomfort to the travelling public? Has any sincere effort been made in that direction No, nothing. But yet he has given a rosy picture.

Has he told us the steps he was going to take to modernise the entire transport system. He is not only Minister for transport in the City but Minister for the entire transport system in the State. What are his plans to modernise the system? Has he got plans to diversify the transport system ? Is it not necessary that the Transport Minister should face the problem of diversification of transport system ? Can he solve the problem only by increasing buses ? Increasing the buses is one part of the problem. Diversification of traffic is another. Go to any place, Mount Road, General Hospital or any part of Madras City. During the peak hour, buses go at snail speed, fully packed. What are the concrete steps which the Hon. Minister has in mind to modernise the transport system ?

What is the allotment under the Plan for tube railway in Madras City, for a different method of transport? What is the provision for providing link roads? Are they going to be formed? All these things should have been covered, with details and concrete plans, in the speech of the Hon. Minister. But nothing like that had been done. If it had been done, we would have been happy.

The Hon. Minister says that some profit has been made. But that is not sufficient. The Transport Department has failed in its duty. For the past several years I have been mentioning this. But the Hon. Minister and the Transport Department do not seem to be bothered over it.

On the other hand he has given some figures, just to divert the attention of legislators and public. I would like the Hon. Minister to answer some specific charges which I am making. So far as the working of the Transport system for this year is concerned, we will get the revised figures only next year or a couple of years later. I am taking the performance for previous years. The combined account of the State Transport showed a loss of Rs. 46·49 lakhs in 1968-69 and loss of Rs. 106·67 lakhs in 1970-71. The cumulative loss for 3 years is Rs. 206·74 lakhs. What is the reason for the loss? The Government ought to have placed a note on the subject on the table. Have they made any post-mortem examination and found out the causes for loss and have they taken action to see that the loss is not repeated. What they have done is to pack the buses with passengers resulting in untold discomfort to the passengers. Yet the transport in the City shows a loss of Rs. 84 lakhs.

I would like to pinpoint certain other things. The Kanyakumari branch and Central Workshop, Chromepet are progressively losing. The net profit in Kanyakumari branch during 1968-69 was Rs.4·44 lakhs. It came to just Rs. 50,000 by 1970-71. For the Central Workshop, Chromepet the profit came down from Rs. 4·11 lakhs to Rs. 1·61 lakhs in three years. For Ranithottam there was profit for one year but later on it got decreased. The Hon. Minister has to consider these things. These are the specific problems he has to solve. The fleet strength in Kanyakumari was 304 in

1969–70; it was increased to 320 in 1970–71 but the effective kilometre operated came down from 270·83 lakhs to 270·1 lakhs. The average vehicle kilometre per day also came down from 280 to 275. This shows that in spite of increase in fleet strength, the vehicle utilisation was unsatisfactory. What are the steps taken to improve vehicle utilisation? The number of vehicles available went up from 1·5 per cent to 5·8 per cent (it increased four times) but the number of scheduled trips was increased by 1·2 per cent. Besides, the number of trips missed and the percentage of trips missed went up substantially ? I do not know the mystery. Even last year I made this point. But the Hon. Minister does not seem to be bothered about this. That is another aspect. What I want to pinpoint is that the Department is not at all efficient. It is the duty of the Hon. Minister to see that he tones up the department. That is the specific point I am making.

There is lot of discontent among workers. Has any attempt been made to solve the problem by the Hon. Minister. For instance, I have given a cut motion on Pallavan Pokkuvarathu Kazhagam.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக தண்டையார்பேட்டை பணிமனையைச் சேர்ந்த 98 தொழிலாளர்கள் கடந்த செப்டம்பர் முதல் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு இருத்தல் பற்றி எடுத்துக் கூற

We have represented the matter to the Hon. Minister number of times. But he does not seem to have taken action to solve the problem of 98 persons who have been thrown out of employment. They were victimised by the Police Department people. Some were arrested and some were kept under lock up. This was brought to the attention of the Hon. Minister. There was a traffic hold up. Later on the buses were allowed to go. An assurance was given that the concerned people in the Police Department would be properly dealt with. But what happened was to the contrary. Instead of taking action against the concerned people in Police Department, these poor workers had been proceeded with and they had been thrown out of employment.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏதோ அஷ்யூரன்ஸ் கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி ஒன்றும் நான் தரவில்லை.

1974 மார்ச் 15]

Dr. H. V. HANDE : I did not say it was the Minister, it was an officer ; I think, it was the Director of Transport and an understanding was arrived at between the officer and the workers. I would like to know why in spite of the assurance by the Hon. Minister, 98 workers are victimised. Is it not necessary on the part of the Government to bring the persons responsible to book ? I am not saying there is a rivalry between the Transport Minister and the Minister in-charge of Police , that is, the Chief Minister. I am not saying that and let him not get panicky or worried. Should not the Hon. Minister for Transport see to it that he gets in touch with the Chief Minister on this issue and tries to solve the problem and see that the suspension orders are cancelled ?

Then, we have got the workers petition to the Minister. The Anna Kazhagam has given a number of demands. I have also given a cut motion :

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக அண்ணா தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்ட கோரிக்கை மனு குறித்து பரிசீலனை செய்ய வேண்டிய அவசியத்தைப் பற்றி விவாதிக்க என்று கொடுத்திருக்கிறேன்.

I would like to know what steps have been taken with regard to these demands which they have made. One of their requests is :

பல்லவனில் ஓடும் யாவும் பேருந்துகள். எனவே பேருந்துகளில் பணியாற்றுவோரின் அடிப்படைச் சம்பளத்தை ரூ. 200—210 என்று வழங்கவேண்டும்.

That is one. Another request they have made is— தற்பொழுது வழங்கப்படும் ஊக்கப் படி incentive bonus about which the Hon. Minister is making a big issue : ஊக்கப் படி கொடுக்கப்படும்போது, நிரந்தரப் படி சேர்க்கப்படாமல் கொடுக்கப்படுகிறது. They want permanent batta. If there is a reduction in the number of passengers, the conductors and drivers have to lose the normal facilities. I would like the Hon. Minister for Transport to go into that and see what could be done.

Then again in the matter of nationalisation, he has shown good speed. I would like to know when all routes have been taken up and why the route between Rajapalayam and Madurai operated by, Jayavilas Bus Service, Aruppukottai is alone left out. Why do

they give this protection to this Bus Service ? Are the Government interested in this individual is a question which the Hon. Minister has to answer in his reply.

Then, there is the S.M.T. Service, operating in Thanjavur district. It was closed. At the time, an assurance was given by the Hon. Minister that all the employees who have lost their jobs would be taken back by the Cholan Transport. But my information is many of the employees have not been taken back and only those who have been recommended by the S.M.T. have been taken. This is in spite of the fact that the Hon. Minister has given an assurance that all persons would be taken back.

With regard to Printing Press, the Hon. Minister Thiru N. V. Natarajan told in this House when he was in charge of Printing, he gave an assurance on two occassions that a Printing Press would be started in Choolai. But now they have found out a place on an abnormal rent. But for some reason that Press also has not been opened. I would like to know why the Hon. Minister during his reply should not at least give an assurance that the Press would be opened within one or two months. (Mr. Speaker sounded the gong) I trust our Deputy Leader would like to speak about Katta Bomman Transport problems................

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எட்மண்ட்டிடம் சொல்லி விட்டேன், ஒரு பார்ட்டிக்கு ஓர் உறுப்பினர் தான் வரும் என்று, அவரும் ஒத்துக்கொண்டார்.

Dr. H. V. HANDE : I would once again stress the fact that in spite of all these things—the buses are overcrowded—though there may be profit just now, ultimately it will result in damage to buses. The springs and spare parts will be spoiled very quickly and the life of the buses will be shortened, halved and the ultimate damage would be much greater than the initial profit. Therefore, my earnest request is that the Hon. Minister for Transport should tone up the whole administration and see to it that the losses are avoided. Otherwise, in a short time, we will have to make capital investment and buy more buses. I am afraid the Department has not properly briefed the Hon. Minister on this subject. It should be seen that the life of the bus is not disturbed.

1974 மார்ச் 15] [Dr. H. V. Hande]

Unless these things are attended to immediately, ultimately there will be loss. I hope and trust that somethimg will be done about these things. Thank you, Sir.

திரு எம். செல்வராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கோரி இருக்கிற இந்த மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்பு கிறேன். பொதுவாக, நம்முடைய அரசு எடுத்திருக்கின்ற நடவடிக்கை களிலே இந்த அரசினுடைய கொள்கையை நிறைவேற்றுகின்ற முதலிட மாக இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை செயல்பட்டு வருவதை நாம் பராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். நம்முடைய அரசின் கொள்கையான சோஷலிசத் சித்தாந்தங்களை இந்தத் துறையிலே நிறை வேற்ற வேண்டுமென்பதை முதல் அடிப்படையாக வைத்து, இன்றைய தினம் பாராட்டக்கூடிய அளவுக்கு நாம் அவைகளிலே வெற்றி பெற்றிருக் கிறோம்.

(திரு. துரைமுருகன்—தலைமை.)

நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் இங்கே கோரிக்கையை பிரேரேபித்த வுடனேயே கடந்த 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நாம் ஏறத்தாழ ரூ. 91 லட்சத்தை ஆதாயமாகப் பெற்றிருக்கிறோம் என்ற நல்ல செய்தியை இந்த அவையிலே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். பொதுவாக நாட்டிலே ஒரு அபிப்பிராயம், எந்தத் தொழிலைத் தேசியமயமாக்கினாலும் அந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் நடைபெறவில்லையென்ற குற்றச்சாட்டை நாட்டு மக்கள் மத்தியிலே சொல்லிவருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அதை யெல்லாம் தீவிரமாக எதிர்க்கின்ற வகையிலே, நம்முடைய போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், எல்லோரும் பாராட்டக்கூடிய அளவுக்கு இந்தத் துறையிலே செயல்பட்டு, மற்ற மக்களுக்கு எடுத்துக் காட்டாகக் காரியங்களைச் செய்து காட்டியிருக்கிறார்கள். அவர்களை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமாத்திரமல்லாமல், பல்வேறு கழகங்களை அமைத்து, அதன்மூலமாக இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலே மற்றவர்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக, தொழிலாளிகளுக்குப் பங்கு அளித்து, அவர்களுடைய பிற்காலத்திலே, ஓய்வுக்காலத்திலே, அவர்களுடைய குடும்பம் நிம்மதியாக நடைபெறுவதற்கு வேண்டிய திட்டங் களை எல்லாம் வகுத்திருக்கிறார்கள், செயல்படுத்தி இருக்கிறார்கள். எனவே அப்படிப்பட்ட திட்டங்களை வரவேற்பதை விட்டுவிட்டு, இங்கே சில குறை களையெல்லாம் எதிர்கட்சி நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவற்றிற்கு அமைச்சர் அவர்கள் இறுதியிலே பதில் சொல்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

இந்தத் துறையிலே அவர்கள் செய்யவிருக்கிற காரியங்களை எடுத்துச் சொல்லிவிட்டு, இருக்கிற சில சிக்கல்களையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள், அமைச்சர் அவர்கள். இன்றிருக்கிற விலைவாசி காரணமாக நாம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறோம் என்றும் சொன்னார்கள். மத்திய

சர்க்கார் சில புதிய வரிகளைப்போட்டிருப்பதன் காரணமாக வருகின்ற நாட்களிலே பல கஷ்டங்கள் ஏற்படும் என்று சொன்னார்கள். உபயோகப் படுத்துகின்ற சில பொருள்களின் வரி செண்ட் பர்செண்டாக உயர்ந்திருக்கிறது.

அது மாத்திரமல்லாமல், உதிரி உறுப்புகளுக்கெல்லாம் விலை ஏற்றப் பட்டிருக்கிறது. இப்படிப் பல்வேறு சங்கடங்களிருக்கின்றன. இவற்றை எல்லாம் நிறைவு செய்தாக வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். இதனால், எதிர்காலத்திலே ஆதாயம் குறைந்துவிடும் என்ற சந்தேகம் இருந்தாலும், இந்தத்துறையிலே நல்ல முறையிலே நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் பணியாற்றி, நல்ல ஆதாயத்தைக் கொண்டுவருவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கிறது.

சென்னையிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் நட்டத்திலே ஓடுவதைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். மற்ற மாநிலங்களைப் பார்க்கும்போது, நம்முடைய மாநிலத்திலே நாம் முன்னேறி இருக்கிறோம். தனியார் துறையிலே ஓடுகின்ற பஸ்ஸாக இருந்தாலும்கூட நட்டத்திலேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. நகர்ப்புறங்களிலே குறிப்பிட்ட மைலேஜ் அவர்களால் ஓட்ட முடியாத காரணத்தால், அம்மாதிரி நட்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 239 தடயங்களிலே ரூட்டுகளிலே நாம் ரூ. 106 இலட்சம் நட்டத்திதிற்குப் பொதுமக்களுடைய சௌகரியத்தைப் முன்னிட்டு, பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். தனியார்களாக இருந்தால் நிச்சயம் விடமாட்டார்கள், நிறுத்திவிடுவார்கள். அப்படி நம்முடைய நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளும் நிறுத்தப்படுமானால் 106 இலட்சம் ரூபாய் வரையிலும் நம்முடைய கார்ப்பரேஷனுக்கு ஆதாயமாக வந்திருக்கும். ஆனால் ஆதாயத்தை மாத்திரம் குறிக்கோளாகக் கருதாமல் பொது மக்களுடைய சௌகரியத்தையும் கவனித்தாக வேண்டுமென்ற முறையிலேதான் இயக்கிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள்.

[முற்பகல் 11-00]

நாட்டுடமையாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு நமக்கும் தனியாருக்கும் போட்டிகள் இருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதில் ஏறத்தாழ 4,500 பேருந்துகளை அரசின் சார்பிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. 5 ஆயிரம் பேருந்துகளைத் தனியார் துறையிலே ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவையெல்லாம் முழுமையாக ஓடுகிறதா என்றால் சந்தேகம்தான். நாட்டுடமையாக்கப்படுகின்ற சட்டம் கொண்டுவந்தோம். அதற்குப் பிறகு வழக்குமன்றத்திற்கு அவர்கள் செல்கிறார்கள். வழக்குமன்றங்களுக்குச் சென்று ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார்கள். ஸ்டே அவர்கள் கொடுத்துவிடுகின்ற காரணத்தினால் இரண்டு பஸ்களும் ஓடலாம் என்ற நிலைமை வருகிறது. அதன் காரணமாகத் தனியார் துறைக்கும் நட்டம் ஏற்படுகிறது, பொதுத் துறைக்கும் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை அவர்கள் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. எம். செல்வராஜ்]

இந்த நேரத்திலே நான் ஒரு யோசனை தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பேருந்து உரிமையாளர்கள் சமரஸம் ஏற்படுத்திக்கொள்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறார்கள். உங்களுக்கும் நட்டம் ஏற்படும். நமக்கும் நட்டம் ஏற்படும் என் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் செல்ல வேண்டும், நாம் சமரஸம் செய்துகொள்வோம் என்று சொல்லி அவர்களோடு பேசித் தீர்ப்பதற்கு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். அவர்கள் சமரஸம் செய்து கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தனியார்கள் அநேக தடயங்களை விட்டுக்கொடுத்துவிட்டு வருகிறார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களுக்கு பங்கும் 35 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியச் சலுகையும் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல, வேலைவாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கின்ற முறையிலே எஞ்ஜினியரிங் பட்டதாரிகளுக்கும், டிப்ளமா படித்தவர்களுக்கும் ஏறத்தாழ மூவாயிரம் பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக்கொடுத்து இருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பொதுவாக இந்தத் துறையிலே பல நல்ல அம்சங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள், எடுத்துக்காட்டாக போக்குவரத்துத் துறை லாபகரமாக ஓடுவது மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களிலே இருந்து நம்முடைய மாநிலத்திற்கு வந்து கண்டு கேட்டு அறிந்துபோகிறார்கள் என்பதை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம்.

இறுதியாக நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கான நிலைமை இருக்கிறது என்பதைக் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சாமான்களின் விலை ஏறியிருக்கிறது, டீஸல் எண்ணெய் விலை ஏறி இருக்கிறது, ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது, அதையெல்லாம் மத்திய சர்க்கார் செய்திருக்கிறார்கள், மாநில சர்க்கார் தனியார்களுக்கும் நமக்கும் வரி போட்டிருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் பார்த்தால் ஆதாயம் வருமா என்பது சந்தேகமாகத்தான் இருக்கிறது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் எல்லாம் அரசாங்கத்தினிடத்திலே இதைப்பற்றிச் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இந்தக் கட்டணத்தை 6 பைசா அல்லது 7 பைசா என்று உயர்த்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பொருள்கள் விலையேறியிருப்பதன் விளைவாக ஏற்பட்டுள்ள நிலைமைகளை வைத்து இதை அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இதைச் செய்யாத நிலையில் நாமும் பாதிக்கப்படுகிறோம், தனியார்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

[திரு. எம். செல்வராஜ்] [1974 மார்ச் 15

என்னுடைய சொந்தத் தொகுதியிலே ஒரு சர்க்கார் அச்சகம் இருக்கிறது. அங்கே தொழிலாளர்களுக்குள்ள சில குறைபாடுகளைப் பற்றிச் சொல்லி அவற்றை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே பணியாற்றுகின்ற பல பேர்கள் கன்பர்மேஷன் ஆகாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய வேலை வாய்ப்பை உறுதி செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, 3-வது ஷிப்டை அந்த அச்சகத்திலே ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தமிழ்நாட்டிலே பல ரீஜனல் பிரஸ்களிலே 3-வது ஷிப்டு இல்லாமல் இருக்கிறது, அங்கேயெல்லாம் அதை ஏற்படுத்தினால் வேலை வாய்ப்பைப் பெருக்க முடியும். அதைச் செய்ய வேண்டும்.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்தின் அமைச்சரவையில் அமைச்சராக இருந்த மோகன் குமாரமங்கலமும், பெரியார் அவர்களும் இயற்கை எய்தியதால் அன்றைய தினம் விடுமுறை விடப்பட்டது. ஆனால் விருத்தா சலத்திலுள்ள அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு விடுமுறை விடாததால் அவர்கள் அன்றைக்கு வேலைக்கு வரவில்லை. ஆனால் அவர்கள் வேலைக்கு வரவில்லை என்பதால் அந்த இரு தினத்திற்கும் சம்பளத்தைப் பிடிப்போம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதையும் விடுமுறையாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களின் மற்றப் பிரச்சினைகளையெல்லாம் நான் நேரிலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல சிக்கல்கள் ஏற்பட்ட நேரத்திலே பல தொழிலாளர்கள் போராட்டங்களுக்கு இடையிலேயும் வெற்றிகரமாக இதனை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்ற அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பாராட்டைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அவருக்குத் துணையாக நின்ற அதிகாரிகளுக்கும் பாராட்டை தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையைச் செம்மையாக நிர்வகித்து வருகிறார்கள் என்பது நாடறிந்த உண்மையாகும். அவர்கள் இந்தப் பொறுப்பினையேற்றுக் கொண்டதற்குப் பிறகு இந்தத் துறை யிலே நாம் பல்வேறு முன்னேற்றங்களைக் கண்டிருக்கிறோம் என்பதை இன்றைக்கு நாடும் ஏடும் ஏற்றுக்கொண்டிருப்பது உண்மையாகும். இந்தத் துறையை இன்றைக்கு முழுமையாக ஒரு பொதுத் துறையாக மாற்ற வேண்டுமென்ற ஒரு கொள்கையை எங்களைப் போன்றவர்கள் ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

சமுதாயத்திலே ஒரு மாபெரும் மாற்றத்தைக் கொண்டுவருகின்ற பொழுது அதனுடைய விளைவுகளையெல்லாம் முன்கூட்டியே அறிந்து அதற்கான தடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதுதான் செம்மையாக இருக்கும் என்ற வகையிலே என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச்

சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்குத் தனியார் துறையிலிருந்த பல பேருந்துகளை சர்க்கார் பேருந்துகளாக மாற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். இது பொதுவாக நாட்டிலே ஒரு உயிரோட்டகமாவுள்ள எண்ணத்தின் எதிரொலியாக இருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்கவில்லை. ஆனால், அப்படி மாற்றம் செய்கிற நேரத்திலே விளைவுகளை முன்கூட்டியே ஆராய்ந்து பொருளாதார சிக்கல்களைத் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்தோமா என்றால், நான் சொல்வேன், போதிய அளவிற்கு எடுக்கவில்லை என்று. அதனால் பல சிக்கல்கள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன. எத்தனையோ துறைகளிலே நாம் இன்றைக்குப் பார்க்கிறோம். சமுதாயத்திலே ஏற்படுகின்ற வருமானம், சமுதாயம் ஈட்டுகின்ற லாபம் சமுதாய மக்கள் அனைவருக்கும் சமமாகப் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டுமென்பதுதான் எல்லோருடைய நோக்கம். ஆனால், பல துறைகளிலே பார்க்கிறோம். இன்றைக்கும் ஏகபோக உரிமையாளர்கள் இந்த நாட்டிலே இருந்து கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சமுதாயத்தின் லாபத்தையெல்லாம் அவர்களே வைத்துக்கொண்டு சுகபோகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் பெறுகின்ற லாபத்தை சமுதாயத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்குக் கொடுத்து சமமாகப் பகிர்ந்தளிப்பதிலே ஆட்சேபணை இருக்க முடியாது. பஸ் முதலாளிகளை மட்டும், என்னவோ தெரியவில்லை, அவர்களுடைய நலன்களை அதிகமாகப் பெறமுடியாமல் அவர்களை அதிகமாக வாட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். இதை அமைச்சர் அவர்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும்.

பெரிய பஸ் முதலாளிகளாக இருந்தவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு என்ன நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். நானூறு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்த முதலாளிகளை வீட்டுக்கு அனுப்பிவிட்டு நாட்டுடமைப் புரட்சி செய்தோம். இன்றைக்குப் பல பஸ் அதிபர்கள் 2 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு, 4 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எப்படி வாழ்க்கையை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் வேதனையாக இருக்கிறது. ஒரு துறையை சர்க்கார் நாட்டுடமையாக்குகிறது என்றால், அந்தப் புரட்சியைச் செய்வதற்கு முன்னாலே சில ஏற்பாடுகளை, சமுதாயத்திற்குப் பலன்களைத் தருவதற்கான முயற்சிகளை, அந்தத் துறையினை மேலும் வளர்ச்சியுற்றதாக ஆக்குவதற்காக மேன்மேலும் வளர்ச்சியடையச் செய்து அதன் மூலம் பல துறைகள் வளர்ச்சியடையக்கூடிய முறையிலே முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டுமே தவிர ஏதோ ஒரு கோஷமாக, ஒரு எண்ணமாக மட்டும் கொண்டு இருக்கக்கூடாது.

சர்க்கார் துறையிலே பஸ்கள் நடத்தப்படுகின்றன. ஏற்கெனவே பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தவர்கள் டிரைவராக, கண்டக்டராக மாறக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு அவர்கள் மார்வாடியிடம் கடனை வாங்கி ஒன்றிரண்டு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எவ்வளவு வேகமாக அவர்கள் மீது பளுவைச் சுமத்திக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது மிகவும் வேதனையாக இருக்கிறது.

இன்றைய தினம் ஜனப்பெருக்கம் அதிகமாக ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் மக்களிடத்திலே போக்குவரத்துப் பழக்கமும் அதிகமாகி இருக்கிறது. இந்த நிலையிலே பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிமாக ஆகியிருக்கிறதா என்றால், விகிதாச்சாரப்படி அதிகமாகவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும். இரயில்வே துறை அதிகமாக முன்னேற்றம் காணவில்லை என்ற அடிப்படையிலே, இரயில்வே துறையில் எதிர்பாராத நேரங்களில் வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்பட்டு பிரயாணிகள் அவதிக்கு ஆளாக்கப்படுகிறார்கள், அந்த நேரத்திலே நம்முடைய அரசுத் துறையிலே நடத்தப்படுகின்ற, பொதுத் துறையிலே நடத்தப்படுகின்ற இந்தத் துறை மக்களிடத்திலே உள்ள போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தவிர்ப்பதற்காக முயற்சிகளை எடுத்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் போதுமான அளவில் இல்லை என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

1972–73-ஆம் ஆண்டிலே உள்ள புள்ளிவிவரங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள் இன்றைக்குத் தனியார் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் 1972- ஆம் ஆண்டிலே இருந்ததைவிட குறைவாகத்தான் 1973-லே இருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். தனியார் துறையில் உள்ள குறைபாடுகளைப் போக்குகின்ற முறையில் பொதுத் துறையில் என்ன மாற்றத்தைக் கண்டிருக்கிறோம். எவ்வளவு பஸ்களை விகிதாச்சாரப்படி உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்று பார்த்தால், வேதனையோடு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், ஏமாற்றம் தான் ஏற்படுகிறது.

இன்றைக்கு அமைச்சரவர்கள் சொல்லும்பொழுது இது ஒரு தங்கச் சுரங்கம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஒவ்வொரு சுரங்கத்திற்கும் **point of exhaustion**, முடிவு காலம் என்று இருக்கிறது. கோலார் தங்கச் சுரங்கத்தை எடுத்துக்கொண்டால் இப்பொழுது அங்கே தோண்டித் தோண்டி எடுக்கிறார்கள். தங்கம் கிடைக்கவில்லை. கோலார் தங்கச் சுரங்கத்தை எடுத்துக்கொண்டால் தங்கம் தங்கம் என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால், இன்றைக்குப் பார்த்தால் அங்கே தங்கம் இல்லை. மண்தான் வருகிறது. அந்த முறையில் தனியார் பஸ் முதலாளிகள் இன்றைக்கு மிகப் பெரிய அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். பஸ்களை நடத்துவதற்கு மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

டயர்களை உற்பத்தி செய்கின்ற இடங்களிலே சர்க்கார் கொள்முதல் செய்து சர்க்காரின் மூலம் நியாயமான விலையில் கொடுக்கவேண்டுமென்ற ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் நல்லது.

இன்றைய தினம் நாம் 4 பஸ்களையோ, 2 பஸ்களையோ வைத்து நடத்துகின்ற முதலாளிகளுடைய லாபத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறோமே தவிர, இடையிலே உள்ள இரத்தம் உறிஞ்சுகின்ற கொடுமைக்காரர்களை, சமூக விரோதிகளை, வியாபாரிகள் என்று சொல்லப்படுபவர்களை, நச்சுப் பாம்புகளாக இருப்பவர்களைக் கவனிக்கவில்லை. அவர்களெல்லாம் அந்த டயர் உற்பத்தி செய்யப்படும் இடங்களிலேயிருந்து டயர்களைப் பெற்று லாபத்தில் விற்கிறார்கள்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

ஒரு டயருக்கு 1,000 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்து ஒரு பஸ் முதலாளி தன்னுடைய பஸ்ஸை நடத்த வேண்டிய கட்டாயத்தில் இருக்கிறார். ஏப்ரல் மாதத்திலிருந்து மத்திய சர்க்காரின், மகானுபாவர்களின் பட்ஜட்டின் காரணமாக, கருணையைக் கொண்டுள்ள நம்முடைய மத்திய சர்க்கார் இந்த மாதத்திலேயிருந்து மிகப் பெரிய ஒரு மாறுதலைச் செய்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய பொருளாதாரச் சிக்கலைத் தீர்ப்பதற்குப் பதிலாக சிக்கலை எப்படியெல்லாம் முடிச்சுப் போட்டால் தீராதோ அந்த அளவில் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள்.

டீசல் விலையில் 16 பைசா அதிகமாகக் கொடுத்து வாங்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். ஆயில் விலை மத்திய சர்க்காரின் இந்த வரி விதிப்பின் காரணமாக 20 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்து வாங்குகிறோம். அதே நேரத்தில் தமிழக சர்க்காரின் வரி உயர்வால் ஒரு நாளைக்கு நாம் 25 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம். அதுமட்டுமல்லாமல் சேல்ஸ் டாக்ஸ், இன்னும் மற்றவை என்ற அளவில் 20 ரூபாய். அந்த அளவில் மார்ச் மாதம் வரையில் இருந்ததைவிட கிட்டத்தட்ட 85 ரூபாய் அதிகமாகச் செலவு செய்ய வேண்டிய அளவில் பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் பஸ் கட்டணத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். 1964-லே பஸ் ஃபேர் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. 1964-லிருந்து இன்றுவரையில் ஏதாவது ஏற்றப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. 1964-லிருந்து 1974 வரையில் இந்த 10 ஆண்டுக் காலத்தில் இந்த நாட்டின் பொருளாதாரத்தின் உருவத்தையே சிதைக்கும் வகையிலே மாறுதல் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

இன்றைய தினம் டாக்சிகாரர்கள் மிகவும் பரிதாபத்திற்குரிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஒரு காலத்தில் டாக்சிகாரர்களைக் கூப்பிட்டால் ராஜாவைப் போல் பார்த்து விட்டுச் சென்றுவிடுவார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு அதை வேண்டுவோர் யாருமில்லை என்ற அளவில் இருக்கிறது. சட்ட மன்ற ஹாஸ்டலுக்கு அருகில் டாக்சிகள் வரிசையாக நிற்கின்றன. அந்த அளவிற்கு அவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதன் ரேட்டை அதிகமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னதால் 1 ரூபாய் என்றிருந்தது 1 ரூபாய் 50 காசாக ஆகி, இன்றைய தினம் 1 ரூபாய் 70 காசு என்று ஆகியிருக்கிறது. ஒரு சில மாதங்களுக்குள்ளாக (மணியடிக்கப்பட்டது) நான் ஒருவன்தான் எங்கள் சார்பில் பேசுகிறேன். நாட்டிலே உள்ள நிலைமைகளை நான்தான் தைரியமாகப் பேசுகிறேன். இன்னும் கொஞ்சம் நேரங் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்) :—நேரம் இல்லை. ஒன்றரை மணிக்கெல்லாம் அமைச்சரின் பதில் முடிந்து வாக்கெடுப்புக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இன்னும் இரண்டு நிமிடங்களிலே முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : ஆகையால் 1964-லே ஏற்படுத்தப்பட்ட நிர்ணயம் ஏன் இன்னும் மாற்றம் செய்யப்படவில்லை. இன்றைக்கு சர்க்கார் துறையில் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவர்கள் " வெல்ஃபேர் மெஷர்" என்று சொன்னார்கள். அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். வடிவேல் : தலைவரவர்களே, பஸ் முதலாளிகள் சிரமப்படுவதாக மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்கிறார்கள அந்தச் சிரமத்திற்கு உட்படாமல் அரசிடமே பஸ்களை அவர்கள் ஒப்படைத்துவிட்டால் அவர்களுக்குத் தொந்தரவு இல்லாமல் இருக்கும் என்பது என்னுடைய எண்ணம்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : பாயிண்ட் ஆஃப் கிளாரிபிகேஷன் சார். அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று கூறப்படும் கருத்தை நான் மறுப்பவன் அல்ல. ஆனால், அகில இந்திய அளவில் உள்ள கம்யூனிஸ்ட் கட்சி

மாண்மிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு துரை முருகன்) : அவர் உங்களைக் கேட்கவில்லை, நீங்கள் உட்காருங்கள்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : எல்லா பஸ்களையுமே சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டு போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தீர்க்கும் முறையில் நாட்டிற்குத் தேவையான அளவில் சர்க்கார் செய்தால், தனியார் நடத்துவதைவிட லாபத்தோடும், திறமையோடும் செய்ய முடிந்தால் எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவதை நான் வரவேற்கிறேன். உடனடியாக அதை சர்க்கார் செய்யட்டும்.

ஆனால், திரிசங்குசொர்க்கத்தில், மேலேயும் இல்லாமல் கீழேயும் இல்லமால் அவர்கள் தவித்துக்கொண்டிருக்கும் நிலைமையை மாற்ற வேண்டும். அவர்களெல்லாம் தொழிலாளிகள், ஏழைகள். அவர்கள் மிகப்பெரிய அதிபர்கள் அல்ல. அங்கே கூட பஸ் முதலாளி என்று சொல்லப்படுபவர்களைப் பார்க்கிறோம். அவர்களெல்லாம் மார் வாடிக் கடைகளிலே நன்றாகச் சிக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய கட்டணம் 3 பைசா என்று இருக்கிறது. இதுவரைக்கும் 3 பைசா என்று தான் இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டுக்கு முன் 1 ரூபாய் என்றிருந்த டாக்சி கட்டணம் 1 ரூபாய் 70 காசு என்று மாறிவிட்டது. இன்றைக்கு இங்கே யிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதிக்குச் சென்றால் 3 ரூபாய் 60 காசு கொடுக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். ஆனால், அந்த பஸ்களுக்கு 64ஆம் ஆண்டிலிருந்து 3 பைசாவாகவே வைத்திருப்பது எந்த அடிப்படையில் நியாயம் என்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறைந்தபட்சம் அதை 6 பைசா என்றாவது உயர்த்தித் தர வேண்டு மென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வேன். " ஆப்பரேஷனல் மெஷினரி " நன்கு நடக்கவும், " கேபிடல் ஃபார் மேஷன்" செய்ய வாய்ப்பும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. தே. கேசவலு : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, 1974-75- ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதற்கண் என்னுடைய நன்றிகலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் எனக்கு முன்னால் பேசியவர்களெல்லாம் தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறையின் சாதனைகளை மிகவும் நல்ல முறையில எடுத்துக்கூறி, எப்படியும் ஆளுங்கட்சியைக் குறை சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சில குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்லி, இங்கே இறுதியாக அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டிப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதே முறையில் நான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பேசுகின்றபொழுது இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றதற்குப் பிறகு 6 புதிய கழகங்களை கடந்த ஜனவரித் திங்கள்வரையில் புதியதாகத் தோற்றுவித்து அவைகளெல்லாம் மிகவும் நல்லமுறையிலே நடைபெறுவதை நாம் யாரும் மறந்துவிடவோ அல்லது மறைத்து விடவோ முடியாது. அப்படிப்பட்ட கழகங்கள் இன்னும் நல்லமுறையில் செயல்படுவதற்கு அமைச்சரவர்கள் நல்லமுறையிலே அவைகளை முன்னுக்குக் கொண்டுவருவதற்கான முயற்சிகளை மேற் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, இந்த கார்ப்பரேஷன், கழகங்களிலேயிருக்கும் பேருந்து வண்டிகளில் சிலபல வண்டிகள் தற்காலிகமாக நிறுத்தப்படுகின்ற நேரத்தில் அந்தப் பேருந்து வண்டிகளுக்கான வழித்தடங்களில் தனியார் உதவி உந்து வண்டித் துறையினருக்கு தற்காலிகமாக வாய்ப்புக் கொடுத்து இட நெரிசல் என்ற பிரச்சினையைப் போக்குவதற்கு முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ஆட்சி வந்த பிறகுதான் கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகள் செல்லுகிற சிறப்பான திட்டத்தை நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தத் திட்டத்திலே வழங்கப்பட்ட பேருந்து வழித் தடங்களில் செல்லவேண்டிய பேருந்துகள் எல்லாம் இன்றையதினம் நெடுஞ்சாலை வழியாகச் செல்லுகின்ற அளவுக்கு தங்களுடைய வழித் தடங்களை மாற்றியதன் விளைவாக கிராமங்கள் பயன் அடைய முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் தான் பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று அரசு உத்தரவிட வேண்டும்.

அண்ணன் செல்வராஜ் அவர்கள் உதிரி உறுப்புகள், டயர்கள் பற்றி யெல்லாம் சொன்னார்கள். இன்றையதினம் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய சங்கடங்கள் எல்லாம் விலைவாசி ஏற்றம் ஒரு பக்கம், பற்றாக்குறை ஒரு பக்கம் இருந்தாலும், அதே நேரத்தில் அரசு விதித்த வரியும், உதிரி உறுப்புகளுக்குப் போடப்பட்ட விற்பனை வரியும்

மிக அதிகமாக இருந்தாலும் கூட அவைகள் எல்லாம் நியாயமான விலைக்கு பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கிடைக்கிறதா என்றால் இல்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மிக நன்றாக உணர்ந்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

ஆகவே, அத்தகைய முறைகளை எல்லாம் மாற்றி ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடிகள் மூலமாக பேருந்து வண்டிகளுக்கு வேண்டிய உதிரி உறுப்புகளும், டயர்களும் நியாயமான விலையில் கிடைக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று பேருந்து உரிமையாளர்கள் சார்பில் இந்த மன்றத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை கட்டுகின்ற வரியை இதற்கு முன்பு தாலுகா அலுவலகங்களில் உள்ள கஜானாவில் செலுத்தி காசோலை ரசீதை மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அனுப்பி வந்தோம். ஆனால் இன்றையதினம் ஸ்டேட் பாங்கு மூலமாகவும், மற்றைய வங்கிகள் மூலமாகவும் டிராப்ட் வாங்கி நேரடியாகக் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்த முறையை மாற்றி முன்பு இருந்தது போலவே கஜானாவில் செலுத்துகிற முறையை அமைச்சர் அவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்து வழங்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் பேருந்து வண்டியின் செலவுகள் எந்த அளவுக்கு அதிகரித்திருக்கிறது என்பதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் நன்றாக அறிந்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆகவே, பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்வது 6 மாத காலம் என்று இருப்பதை ஒரு வருஷ காலம் என்று மாற்றினால் அதிலே ஏற்படுகிற சில சிக்கல்கள் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் குறையும் என்று கருதுகிறேன். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் புனராலோசனை செய்து நல்ல வழியைக் காட்டுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இரண்டாவது, இந்தப் பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்யும்போது வரி பாக்கி இருக்கிறதா என்பதை ஆய்வு செய்வதற்கு முன்பாக ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் தலைமை இடத்தில் சென்று வாங்கி வரக்கூடிய இக்கட்டான சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவற்றை மாற்றி மாதந்தோறும் எந்த ஒரு மாவட்டத்திலும் இருக்கும் கிளை அலுவலகத்திற்கு மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திலிருந்து எந்த வண்டிகளுக்கு வரி பாக்கி இருக்கிறது என்பதை மாதாமாதம் ரிட்டர்ன்ஸ் போட்டு அனுப்ப ஏற்பாட்டைச் செய்தால் பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்வது எளிதாக இருக்கும்.

பேருந்து வண்டிகளுக்கு இன்றையதினம் ஏற்பட்டிருக்கும் செலவுகளைப் பற்றியெல்லாம் எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த ஆட்சி வந்த பிறகு 1967-ல் பேரறிஞர் அண்ணா

அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று ஒரு நபருக்குப் பத்து ரூபாய் என்று வரியை உயர்த்தினர்கள் மீண்டும் ஒருமுறை நபருக்கு 10 ரூபாய் வரி உயர்த்தப்பட்டு இன்றையதினம் 25 ரூபாய் அளவுக்கு வரி உயர்ந்திருக்கிறது. 1965-ம் ஆண்டிலே வாங்கப்பட்ட வண்டியின் விலைக்கும் இன்றைய தினம் அதே வண்டியின் விலைக்கும் இருக்கிற வித்தியாசத்தைப் பார்க்கும் போது 100 மடங்கு விலை அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி விலை அதிகம்கொடுத்து வாங்கினலும் கூட நீண்ட காலம் உழைக்கக்கூடிய தன்மை இல்லை. மூன்று மாத காலத்திற்குக் கூட நல்ல முறையில் ஓட முடியவில்லை. தனியார் துறையிலேயே இயலவில்லை என்று சொல்லும் போது அரசுத் துறையில் எவ்வளவு நஷ்டம் இருக்கும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் உணர்ந்திருப்பார்கள்.

விலைவாசிகள் இந்த அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கும்போது ஒரு வண்டிக்கு ஒரு நாளைக்குக் கட்டுகின்ற வரியின் உயர்வு மட்டும் 25 ரூபாய் அதிகமாகிறது. 60 பேர் அமரக்கூடிய வண்டிக்கு மூன்று மாதத்திற்குக் கட்டக்கூடிய வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டது. 2,100 ரூபாய் ஆகும். இதைப் போலவே உதிரி உறுப்புகளின் மேல் போடப்பட்டிருக்கும் வரிகளினலை விலை உயர்ந்திருக்கிறது. 500 சதவிகிதம் அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட இக்கட்டான நிலையில் பேருந்துகளை அரசு நடத்துவது என்று சொன்னலும் தனியார் துறை நடத்துவது என்று சொன்னலும் நஷ்டம் வருவதோடு மட்டுமல்லாமல் சிரமங்களும் அதிகமாகி இருக்கின்றன.

ஏனைய மாநிலங்களில் மைசூர் மாநிலத்தில் இன்றையதினம் 3 மாதத்திற்கு ஒரு நபர் உட்காரக்கூடிய இடத்திற்குக் கொடுக்கிற வரி 115 ரூபாயாகவும், ஆந்திரத்தில் 110 ரூபாயாகவும் இருக்கிற நிலையில் கிலோ மீட்டருக்கு 4 பைசா என்று மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பே அறிவித்திருக்கிருர்கள். நம்முடைய அரசாங்கம் இந்தச் சூழ்நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையை மிகச் செம்மையாக நடத்திச் செல்ல, சிறப்புற நடத்திச் செல்ல அரசு ஒத்துழைப்புத் தருகிற வகையில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்தது ஐந்து பைசா என்ற அளவுக்காவது உயர்த்தித் தந்தால் தான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் செயல்பட முடியும் என்பதை இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொண்டு வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

* திரு நா. வெ. குருசாமி : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற முற்படுகிறேன். அரசு இப்போது பல பேருந்து நிறுவனங்களை அரசுடைமை யாக்கி இருக்கிறது. அப்படி அரசுடைமை ஆக்கினல் மட்டும் போதாது, மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதிலும் அரசு முற்பட்டால்தான் அரசுடைமையாக்கப்பட்டதன் குறிக்கோள் நல்ல முறையில் இருக்குமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ளுகிறேன்.

குறிப்பாக, பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சரியாக இயங்குவது இல்லை. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டால் முன்பு டி. வி. எஸ். நிறுவனம் நடத்தி வந்த வழித்தடங்களில் இன்று பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். இன்றைக்கு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவர்கள் இஷ்டத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் நேரத்தையே மாற்றிக் கொள்ளுகிறார்கள். அப்படி மாற்றி பிரைவேட் பஸ் உரிமையாளர்கள் சரியான நேரத்தில் போக விடாமல் நேரத்தை மாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனால் குறுகிய தூரங்களிலே செல்லக்கூடிய தனியார் பஸ்களை எல்லாம் நிறுத்திவிட வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்படி நிறுத்தப்பட்டால் உடனடியாக அரசு அந்த இடங்களுக்கு பஸ்கள் விட முற்பட வேண்டும். அதுவும் இல்லாமல் இதுவும் இல்லாமல் மக்கள் கஷ்டப்படவேண்டிய சூழ்நிலைதான் இருக்கிறது.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல மாதிரியாக நடக்கின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு கலெக்‌ஷன் பேட்டா கொடுக்கப்படுகிறது. அதன் காரணமாக அங்கு மக்களை விட்டு விடாமல் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஆனால் மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் குறிப்பாக எங்கள் மதுரை மாவட்டத்தில் பாண்டியன் போக்குவரத்து பஸ்களில் இப்போது இடைவெளியில் நின்று கொண்டிருக்கும் மக்களை பஸ்ஸை நிறுத்தி ஏற்றிக் கொண்டு போவதில்லை. அரசாங்க பஸ் என்ற நிலையில் அவர்கள் நிற்காமலே போய்விடுகிறார்கள். மக்கள் அதனால் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

ஆதலால் அவர்களுக்கும் கலெக்‌ஷன் பாட்டா என்ற முறையை ஏற்படுத்தி, இடம் இருக்கிற வரையில் ஏற்றிக்கொண்டு போகக் கூடிய முயற்சியையும் எடுக்கவேண்டும்.

இப்போது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சில விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அப்படி விபத்துக்கள் ஏற்படும்போது வண்டிகள், மாடுகள், அல்லது மனிதர்கள் கூட விபத்துக்கு ஆளாகும்போது எந்தவிதமான நன்மையும் செய்து தருவதாகத் தெரியவில்லை. சில நேரங்களில் மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள், அரசாங்கப் பஸ்கள் வந்த பிறகு அவைகளைப் பார்த்து யமன் தான் வருகிறது என்று கூடக் கூறிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புவது என்னவென்றால், பஸ்களால் மக்களுக்கு அல்லது உடமைகளுக்கு விபத்து ஏற்படும்போது உடனடியாக அதற்காக நஷ்டயீட்டைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிறகு, விரைவுப் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொண்டால் 11 மணிக்குப் புறப்பட வேண்டிய பஸ் 2 மணிக்குத்தான் புறப்படுகிறது. இந்த நிலை தவிர்க்கப்பட வேண்டும். இதுகுறித்து நாங்கள் சில நேரங்களில் புகார்கள்

கூறினால் அவற்றிற்கு எந்தவிதமான பதிலும் சரியான முறையில் கிடைப்பதில்லை. ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்குச் சென்று நான்கு மணி நேரம் நன்றுகொண்டிருக்க வேண்டிய ஒரு அவல நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இது குறித்து ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அல்லது மற்றவர்கள் புகார் புத்தகத்தில் எழுதினால் அல்லது அதுபற்றிப் புகார் சொல்லப்பட்டால் அதுகுறித்து நல்லமுறையில் ஒழுங்காக விரைவில் நடவடிக்கைகள் எடுத்தால்தான் அப்படிப்பட்ட கோளாறுகளைத் தீர்க்க முடியும்.

பின்னர், மதுரைக்கும் குமுளிக்கும் இடையே இரவு சர்வீஸ் பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திண்டுக்கல்-குமுளிக்கும் இரவு சர்வீஸ் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும். தேனி-இராஜபாளையத்திற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் சர்வீஸ் விடவேண்டும். ஏற்கனவே குமுளியில் இருந்து கோவைக்குச் சென்று கொண்டிருந்த எக்ஸ்ப்ரஸ் சர்வீஸ் இப்போது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே மீண்டும் இது இயங்கச் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிலயிடங்களில் தனியார்கள் ஓட்டிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அங்கு அரசு பஸ்களை விடுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும்.

பின்னர், அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் குழந்தைகளுக்கு அரைக் கட்டணம் வசூலிப்பதில்லை, முழுக் கட்டணமும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆகவே இதனால் ஏழை மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே முன்பிருந்ததுபோல் குழந்தைகளுக்கு அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் அரைக் கட்டணம் வசூல் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

இப்போது டவுன் சர்வீஸ்களுக்கு அதிகபட்சமாக தூரம் 24 கிலோ மீட்டர் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் பல கிராமங்களை விட வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இந்த 24 கிலோ மீட்டர் என்பதை 40 கிலோ மீட்டர் என்று வைத்து டவுன் பஸ் சர்வீஸ் போவதற்கான ஏற்பாட்டினைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கையை நான் முழுமனதோடு ஆதரித்து ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் போக்குவரத்துத் துறை இன்று எந்த அளவிற்கு சங்கடமானதொரு சூழ்நிலையில் இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது என்பதை எதிர்வரிசையில் இருப்பவர்கள் புள்ளிவிவரங்களோடு எடுத்துக் கூறினார்கள். நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்

களிஞல் நடத்தப்படுகிற பஸ்கள் எல்லாம் எந்தளவிற்கு நல்ல முறையில், சாமர்த்தியமாக, ஜாக்கிரதையாக நடத்தப்பட்டு செல்கின்றன, தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் நடத்தமுடியாத அளவிற்கு எப்படி நன்கு நடத்தப்படுகின்றன என்பதை எடுத்துச் சொன்ஞர்கள். அதற்காக இந்தத் துறையைச் சார்ந்த அமைச்சர் அவர்களேயும் இத்துறையில் பணியாற்றுகிற அதிகாரிகளேயும் பாராட்டத்தான் வேண்டும்.

அப்படி பாராட்டு தெரிவிக்கும் நேரத்தில் நான் ஒன்றை அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பஸ்கள் அரசுடைமை யாக்கப்படுவதற்கு முன்ஞல் இந்த பஸ் தொழிலில் அதிகாரிகளுக்கு அவ்வளவு அக்கறை இருந்திருக்காது. ஆஞல் இன்றையதினம் அரசாங் கம் ஐயாயிரம் பஸ்கள், தனியார் துறையினர் ஐயாயிரம் பஸ்கள் என்று வைத்து நடத்தும்போது இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தில் எவ்வளவு சங்கடங்கள் உள்ளன என்பதை அதிகாரிகள் உணருவார்கள். எங்களுக்குள்ள சங்கடங்களில் ஒரு பகுதியை அவர்கள் பங்கிட்டுக்கொள்கிருர்கள்.

தேசியவுடைமையாக்குவதற்கு எதிராக நான் பேசுவதாக யாரும் கணக்குப் போட வேண்டாம். என்னைப் பொறுத்தவரையில் அதை நான் ஆதரித்துப் பேச கடமைப்பட்டுள்ளேன். காரணம் அந்தத் தொழில் ஒட்டுமொத்தமாக அரசின் கைக்கு வந்துவிட வேண்டும் என்பதிஞல்தான். அமைச்சர் அவர்கள் வாதத்தின்போது ஒரு வார்த்தை தையைக் குறிப்பிட்டார்கள். இது எப்படிப்பட்ட தங்கச் சுரங்கம் பார்த்தீர் களா என்று சொன்ஞர்கள். அதற்கு நான் உள்ளபடியே மறுப்பு சொல்லத் தயாராயில்லை. அந்தத் தங்கச் சுரங்கம் என்பது அன்ருடம் இரவு வந்து காலையில் வடிந்துவிடுகிற தங்கச் சுரங்கம் என்பதை நான் பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளகிறேன். வேறு எந்தத் தொழிலி லும் அன்ருடம் பணத்தைப் பார்க்க முடியாது, உண்மைதான். இந்த ஒரு தொழிலில் மட்டும்தான் மாலை நேரத்தில் பணம் வந்துவிடும். ஆஞல் காலையில் ஒன்றும் இருக்காது. இதில் உள்ள ஒரு வசதி அன்ருடம் கடன் வாங்கலாம், வாங்கிய கடனைக் கொடுத்துவிடலாம் திரும்ப.

எதிர்வரிசையில் உள்ள நண்பர்களுக்கு நான் ஒன்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். மத்திய அரசு நடப்பாண்டில் போட்டிருக்கும் வரிகள் எந்த அளவிற்கு இந்த மோட்டார் தொழிலைப் பாதிக்கிறது என்பதைச் சற்று கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மோட்டார் வண்டியில் எவ்வளவு உறுப்புக்கள் இருக்கின்றனவோ அவை எல்லாவற்றிற்கும்—மத்தியில் உள்ள அமைச்சரவை அந்த ஷெட்யூலை எடுத்து வைத்துக்கொண்டு வரி போட்டார்களோ என்று சந்தேகப் படுகிறேன்—வரி போட்டிருக்கிருர்கள், ஒரு பொருளைக் கூட விட்டு விடாமல். அதன் விளைவு, ஒரு லிட்டர் ஆயில் ஐந்து ரூபாய் என்று இருந்தது, இன்று 11 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது.

1974 மார்ச் 15] [திரு. சி. ஆறுமுகம்]

இந்த நிலையில் டீஸலாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது ஆயிலாக இருந்தாலும் சரி, பஸ்களுக்குத் தேவைப்படும் எல்லா உபபொருள்களுக்கும் இன்று விலைகள் உயர்ந்திருக்கின்றன. நான் ஏற்கனவே சொல்லியிருப்பதுபோல் தனியார் 50 சதவிகிதம், அரசு 50 சதவிகிதம் என்று வண்டிகள் வைத்திருப்பதால் இதனால் ஏற்படுகிற நஷ்டம் அரசுக்கும் 50 சதவீதம் உண்டு என்பதை மறந்து விடக்கூடாது. மத்திய அரசு, மாநில அரசு இரண்டு அரசுகளும் விதித்திருக்கிற வரிகளைப் பார்க்கும்போது தனியார்கள் பஸ் தொழிலை நடத்துவதா நடத்தக்கூடாதா என்று நினைக்கக்கூடிய கட்டத்தில் இருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் வரும் என்று நினைத்தால் அல்லது நஷ்டம் வந்தால் கழகங்களுக்கு அரசு நிதி கொடுத்து உதவலாம்.

ஆனால், தனிப்பட்ட பஸ்காரர்களுக்கு மார்வாடி பணம் கடனாகக் கொடுக்கிறான். எப்படிக் கொடுக்கிறான் என்றால் அது அதிகாரிகளுக்கும் தெரியும். கண்ணை மூடிக்கொண்டு ஸ்டாம்ப் ஒட்டிய இடங்களில் 42 கையெழுத்துக்கள் போடவேண்டும். அதில் ஒன்றும் எழுதியிருக்க மாட்டான். பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஒழுங்காக, நாணயமாக நடத்து கொண்டால் போட்ட கையெழுத்துக்களுக்கு மரியாதை உண்டு.

சில அயோக்கியர்கள் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருப்பார்கள், பஸ் முதலாளிகளாக இருப்பார்கள், அவர்கள் தவறு செய்யவேண்டுமென்று விரும்புவார்களேயானால் அவர்கள் வாழ்நாள் முழுவதும் வருத்தப்பட நேரிடும். காரணம், ஒன்றும் எழுதாமல் கையெழுத்துப் போட்டு பணம் வாங்கியிருப்பதால்.

இன்று சேஸிஸின் விலை என்ன? உபபொருள்களின் விலை என்ன? இன்று டயர் வேண்டுமென்றால், டீஸல் வேண்டுமென்றால் வேண்டிய அளவு கிடைக்கிறதா? அவற்றை உற்பத்தி செய்வது என்றால் மத்திய அரசின் லைசென்ஸ் பெற்றுத்தான் ஆரம்பிக்கவேண்டும். மாநில அரசுக்கு அதற்கான அதிகாரம் இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை. இதற்குத்தான் மாநில சுயாட்சி கேட்கிறோம்.

இந்தத் தொழிலைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் மாநில சுயாட்சி அவசியம் தேவைதானா? தேவைதான் என்ற கருத்து ஏற்படும். காரணம், எல்லாப் பொருள்களையும் மாநில அரசு செய்வதற்கு அதிகாரம் இல்லை. மத்திய அரசுக்குத்தான் இருக்கிறது. இப்படி மத்திய அரசு எல்லாவற்றையும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற போது, நாமே அந்த ஆக்கம் செய்கிற தொழிலாளர்களை ஆதரிக்கவேண்டும் என்ற கட்டத்தில் இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். இது எந்த வகையில் நியாயம் என்பதை கட்சிக் கண்ணோட்டம் இல்லாமல் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாளைக்கு யார் சபையில் உட்கார்ந்து ஆட்சி செய்தாலும் இதைத் தகுந்த முறையில் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த நிலையில் அவர்களும் வரி போடுகிறார்கள். நாமும் வரி போடு கிறோம். ஆனால், இந்தத் தொழில்களை நடத்துபவர்கள் வாங்கவேண்டிய சாமான்களின் விலையைக் கட்டுப்படுத்த நமக்கு அதிகாரம் இல்லை.

இன்றைக்கு டயர் விலை (கன்ட்ரோல் விலை) ரூ. 1,000 என்றால் வெளி மார்க்கெட்டில் ரூ. 2,000 என்று விற்கிறது. இவற்றைக் கட்டுப் படுத்தும் அதிகாரம் இந்திரா காந்தி அவர்களிடத்தில் இருக்கிறது, கலைஞர் அவர்களிடத்தில் இல்லை. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எவ்வளவு சாமர்த்தியமாக இதை நடத்துகிறார்கள் என்பதை நானும் பஸ் அதிபர் என்பதால், நன்றாகப் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது.

நம்முடைய மாநிலத்தில் இருக்கும் பஸ் பொருள்கள் தயாரிக்கும் கம்பெனிகள் அத்தனையையும் நாம் தேசவுடைமையாக்க வேண்டும். அசோக் லேலண்டு, டி.வி.எஸ்., சிம்சன் - செம்பியம், அம்பத்தூரில் இருக் கும் தனியார் தொழிற்சாலைகள், பிரேக் லைனிங், செல்ப்-மோட்டார் டைனமோ, ரப்பர் பொருள்கள், இண்டியா பிஸ்டன் ஆகிய அத்தனை கம்பெனிகளையும் நாம் தேசியமயமாக்க வேண்டும். நாம் இப்போது இவர்கள் தயாரிக்கும் பொருள்களையெல்லாம் கிட்டத்தட்ட 1,000 பஸ் களுக்கு வெளிமார்க்கெட்டிலிருந்துதான் வாங்குகிறோம். நாங்கள் ஏதோ 2—3 பஸ் வைத்து இருக்கிறோம். எங்களைவிட நீங்கள் கூடுதலாக வாங்குவீர்கள். நாங்கள் பழைய பார்ட்ஸ் போட்டு கூட வண்டி ஓட்டுவோம். ஆனால், அரசுப் போக்குவரத்தில் பழைய பார்ட்ஸ் எடுத்து விட்டால் போடுவது இல்லை. புதிய பார்ட்ஸ்தான் போடவேண்டும். இப்படி இருந்தும் 2 கோடி லாபம் காட்டியிருக்கிறீர்கள். அப்படியிருந்தபோதிலும், பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டு மென்பதற்காக பஸ் விட்டதால் 1 கோடி நஷ்டம் ஏற்பட்டு 1 கோடி தான் லாபம் கிட்டியிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது ஒரு தங்கச் சுரங்கம் என்று சொன்னார்கள். அந்தத் தங்கச் சுரங்கம் வடியாமல் இருப்பதற்கு வேண்டிய நட வடிக்கைகளை அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது.) தலைவரவர்களே, எனக்கு ஒரு 5 நிமிடம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்) : எல்லோருக் கும் 10 நிமிடம் தான். அதிலே யாருக்கும் மாறுதல் கிடையாது. எதிர்க் கட்சிகளுக்கும் 10 நிமிடம் தான் என்று குறிப்பிட்டுக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இரண்டு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : இந்தத் தொழிலை நிரந்தரமாக நடத்த வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இந்தச் சர்க்கார் திட்டம் போட்டு இருக்கிறது. இது ஒரு நிரந்தரமாக நடத்தப்படும் தொழில் என்பதால் அதற்குத் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேல்ஸ் டாக்ஸைப் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வியாபாரிகள் எங்களிடமிருந்து வரிகளை வசூலித்து விட்டு, ஒரு 1 மாதம் 2 மாதம் கழித்து, அதுவரை அந்தப் பணத்தை கையாடல் செய்துவிட்டு அரசுக்குக் கட்டுகிறார்கள்.

ஆனால், பஸ் சொந்தக்காரர்களைப் பொறுத்தவரையில் 90 நாளைக்கு, உண்டான கட்டணத்தை முன்பணமாக அரசுக்குக் கட்டவேண்டும். வியாபாரிகள் கை புரட்டிக்கொண்டு அப்புறம் கட்டுகிறபோது, அதுவும் அவர்கள் கணக்கையெல்லாம் சரி செய்துவிட்டு, கை புரட்டலுக்குத் தகுந்த மாதிரி கணக்கை செய்து விட்டு, பிறகு அப்பீல் என்று போட்டு, அதற்குப் பின் பல மாதங்கள் கழித்துத்தான் பணம் கட்டுகிறார்கள்.

ஆகவே, பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்த முறை மாற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போட்ட கட்டணத்தில் பெரும் பகுதியை இன்றைக்கு மாநில அரசும், மத்திய அரசும் எடுத்துக்கொண்டு விடுகின்றன. இந்தத் தொழிலில் இருந்த பெரிய பஸ் அதிபர்கள் எல்லாம் போய்விட்டார்கள். இன்று இருப்பவர்கள் 2—3 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள்தான். இவர்களெல்லாம் டிரைவர்களாக, கண்டக்டர்களாக, கிளீனர்களாக இருந்து முன்னுக்கு வந்தவர்கள். பலர் எழுத்தறிவு இல்லாத நிலையில், படிக்காத நிலையில் கூட இருக்கிறார்கள். நல்ல பெரிய முதலாளிகள் வேறு திசையில் தங்கள் கவனத்தைத் திருப்பிக் கொண்டிருக்கும் இந்த நேரத்தில், இந்த சிறு அதிபர்கள் இந்தத் தொழிலை நடத்துகிற கொஞ்ச காலத்திற்காகவாவது பிழைத்து இருக்க வேண்டிய நிலையில் அரசு அவர்களைக் காப்பாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மாமன்றத்தின் மூலம் இன்னொன்றையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாவட்ட வாரியாக அச்சு அலுவலகம் வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருயன்): திரு. கே. பி. கந்தசாமி அவையில் இல்லை. திரு. போடி சுருளிவேல்.

திரு. மு. சுருளிவேல்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கோரியிருக்கக்கூடிய இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு நான் பெருமையடைகிறேன்.

சோசலிச சமுதாயம் அமைக்கப் பாடுபடுகிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் எழுச்சிமிக்க, உணர்ச்சிமிக்க முறையிலே சோசலிசக் கொள்கையிலே மட்டுமல்லாமல், அதை நடைமுறைப்படுத்துவதிலும் எடுத்துக்காட்டாக விளங்கிவருகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு சோசலிச சமுதாயத்தை அமைக்கப் பாடுபடுகிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொண்டன் என்ற முறையில் நான் பெருமைப்படுகிறேன்.

இந்த மானியத்தைப் பிரேரேபித்துப் பேசிய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 1971-க்குப் பிறகு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கும் மாற்றங்களையும், தமிழகத்தின் பல்வேறு மாவட்டங்களை

தலைநகரமாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றியும், பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்கிற காலத்தில் ஏற்படுகிற இன்னல்களைச் சமாளித்து எந்த அளவுக்கு லாபம் பெற்று இருக்கிறது என்று தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்டினார்கள்.

என்னைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைய தினம் தமிழ்நாடு தொழில் துறையைப் பெருக்கி, வேலை வாய்ப்பை அதிகப்படுத்தி தமிழகத்தை ஒரு தொழில்களமாக ஆக்குவதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று ஒன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டிருப்பதற்காக நான் பாராட்டாமல் இருந்தால், இதைப்பற்றி நான் குறிப்பிடாமல் இருந்தால் நான் தமிழ்க் குடிமகன் என்ற முறையில் நன்றி மறந்தவன் ஆவேன். அதனால் இதைக் கூறுகிற நோக்கில் தமிழகத்தின் அரசு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்கிற நோக்கில் மாண்புமிகு அம்மையார் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் இந்த முயற்சி ஏதோ அவர்கள் கட்சி ஆட்சி புரிகிற மத்திய சர்க்காருக்குச் சவால் விடுவதாகத் தோன்றுகிறது என்று கூறியது தமிழ்நாட்டின் துர்பாக்கியமேயாகும்.

அவர்கள் அறிவார்களோ, அறியமாட்டார்களோ நான் அறியேன். அவர்கள் ஏதோ இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்து முழுவதும் இந்திரா காந்தி அம்மையார் கையில் வைத்து இருப்பதாகக் கருதியிருந்தால் நான் பணிவோடு அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன், அது தவறான ஒரு கருத்து, அதை உங்கள் உள்ளத்திலிருந்து எடுத்து விடுங்கள். திருமதி இந்திராகாந்தி அம்மையார் தலைமை வகித்திருக்கும் காங்கிரஸ் கட்சிக்குத் தேர்தல் நிதி கொடுப்பதன்மூலம் தங்களுடைய பொருளாதாரத்தைக் காப்பாற்றி வருகிற இந்த நாட்டின் பிர்லாக்களும், மற்றவர்களும்தான் தங்கள் கையில் இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையை வைத்திருக்கிறார்களே ஒழிய, மாறாக பிராண்ட் சோஷலிசத்தைக் கடைப்பிடிக்கும் இந்திரா காந்தியின் கையில் இல்லை என்பதை அந்த கட்சியின் உறுப்பினர் என்ற முறையில் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்று பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அந்த நோக்கில் தமிழகத்திலுள்ள மக்களின் மானத்தைக் காப்பாற்றுவதற்குச் சவால் விடுவதற்காக அல்ல, தமிழர்களின் உரிமையைக் காப்பாற்றுவதற்காக, தமிழ் சமுதாயம் முன்னேற்றம் அடைவதற்காக அமைக்கும் பணியில் இந்திரா காந்தி அவர்களை மட்டும் அல்ல, மத்திய அரசுக்கு எதிராகக் களத்தில் குதிக்கும் சூழ்நிலை வந்தால் களத்தில் குதித்து அந்த மத்திய சர்க்காரை எதிர்த்து, இந்த நாட்டின் கண்ணியத்தை, மானத்தைக் காப்பாற்ற முடியும், அதனால் ஏற்படும் விளைவுகள் எத்தனை பயங்கரமாக இருந்தாலும் துணிந்து திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மத்திய சர்க்காரை எதிர்த்து இந்த நாட்டின் உரிமைகளை காப்பாற்றுவதற்காக களத்தில் குதிப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறது. இது வெறும் சவால் மட்டும் அல்ல. உண்மையிலேயே களத்தில் சந்திக்கும் ஆற்றல் படைத்த இயக்கம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் என்பதை தயவு செய்து அம்மையார் அவர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். இப்படியெல்லாம் மிரட்டினால் தமிழக அரசு முயற்சிகளை கைவிட்டுவிடும்...

1974 மார்ச் 15]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். இவர்கள் என்ன மறைமுகமாக பிரிவினை கோஷத்தை எழுப்புகிறார்களா? தமிழரின் மானத்தை காப்பாற்ற ஒரு இயக்கம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் தேசிய ஒற்றுமையைக் காப்பாற்றுவதற்கும் ஒரு படை இருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரைமுருகன்): இது ஒன்றும் பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இல்லை.

திரு. மு. சுருளிவேல்: நாங்கள் இந்தியாவின் ஒற்றுமையைக் காப்பாற்ற விரும்புகிறோம் அதைத் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் புரிந்துகொள்ள வேண்டும், நாங்கள் டாட்டா, பிர்லா அங்கம் வகிக்கும் அந்த இந்தியாவைக் காப்பாற்றத் தயாராக இல்லை. பெரும் முதலாளிகள், பணக்காரர்கள், நிலச் சொந்தக்காரர்கள், வேறு அக்கிரமக்காரர்கள் குடிகொண்டுள்ள இந்தியாவைக் காப்பாற்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தயாராக இல்லை. நாளெல்லாம் உழைத்துவிட்டு, மாடாக வாழ்கிற கோடிக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வாழும் இந்தியாவை முழுக்க முழுக்கக் காப்பாற்ற தயாராக இருக்கிறது என்பதையும் அதிலே அவசியமில்லாமல் இரண்டுவிதக் கருத்திற்கு இடமில்லாமல் அம்மையார் அவர்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். எங்களை பிரிவினைவாதி என்று கூறுவதால் உங்களுக்கு இந்திரா காந்தியின் தயவு கிடைக்கும் என்றால் அதைப் பற்றிக் கவலையில்லை.

நீங்கள் வெற்றிபெற்ற கட்சி ஒன்று, இப்பொழுது இருக்கிற கட்சி ஒன்று. நீங்கள் நல்ல பெயர் வாங்க வேண்டுமென்றால் திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்களிடமிருந்து சர்டிபிகேட் வாங்க வேண்டும். எங்களுடைய கோஷத்தை பிரிவினை கோஷம் என்றோ, அல்லது திராவிட நாடு கோஷம் என்றோ கூறினால் அதைப்பற்றி நாங்கள் கவலைப்படவில்லை. நாங்கள் எங்களுடைய அரசியல் கொள்கையைத் தெளிவாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைப்பதன்மூலம் திருமதி இந்திரா காந்தியினுடைய தவறான சோசலிச முகமூடியைக் கிழித்திருக்கிறது தமிழக அரசு கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுமேயானால் நம்முடைய நாட்டில் மின் பற்றாக்குறை இருக்கிறது, அதைத் தீர்ப்பதற்கு நிலக்கரி தேவைப்படுகிறது. அதைக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் துரிதமாகக் கொண்டுவருவதினால் மின் உற்பத்தியைப் பெருக்கிக் கொள்ளலாம். அதனால் பல தொழிலாளர்கள் பயனடைவார்கள். தமிழ் நாட்டினுடைய தொழில் வளத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ளலாம். தொழில் வளத்தைப் பெருக்குவது மட்டுமல்ல, வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை ஒழிக்கலாம். இப்படி ஒரு பெரிய செயினைக் வரக்கூடிய, ஒரு சைக்கிளாக வரக்கூடிய பல்வேறு நன்மைகளை அடையமுடியும். ஆகவே, பூம்புகார்

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்த இருப்பது ஒரு நல்ல முயற்சி. சோஷலிஸ சமுதாய அமைப்பில் எதிர்காலத் தமிழகத்தில் ஒரு நல்ல சமுதாயத்தை ஏற்படுத்த முடியும். வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை ஒழிக்க, வறுமையை வென்று, சுபிட்சமாக வாழக்கூடிய சமுதாயத்தை அமைக்கும் ஒரு பணிக்கு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகவும் உதவிப் படியாக இருக்கும் என்று மிகவும் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் ஏற்கெனவே சொல்லியிருக்கிறேன். தென் இந்திய மாலுமிகள் சங்கம் ஏறத்தாழ 15,000 உறுப்பினர்களைக் கொண்டது, அந்த சங்கத்திற்கு லட்சிய நடிகர் எஸ். எஸ். ராஜேந்திரன் தலைவர். நான் அதனுடைய துணைத் தலைவராக இருந்து வருகிறேன். அதற்கு முன்பு நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் திரு நாஞ்சில் மனோகரன் தலைவராக இருந்தார். பம்பாய் கல்கத்தாவில் கப்பல் மாலுமிகளாக வேலைக்கு சேர்த்துக்கொள்ளும் ரெக்ரூட்மென்ட் ஆபீஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நாங்கள் எத்தனையோ காலமாக திருமதி இந்திராகாந்தி அம்மையார் சர்க்காரிடம் 8 ஆண்டு காலமாக வாதாடியும் போராடியும் அவர்கள் அந்த ரெக்ரூட்மென்ட் ஆபீசை சென்னையில் வைப்பதற்குத் தயாராக இல்லை. அந்த அளவுக்கு அவர்கள் வடநாட்டு மனப்பான்மையை மனதில் வைத்திருக்கிறார்கள். திராவிட இனத்தை, திராவிட நாட்டை எப்படி குலைக்கிறார்கள் என்பதற்கு இது ஒரு அருமையான, கையிலே இருக்கக்கூடிய உதாரணம் ஆகும்.

எட்டு ஆண்டுக்காலமாக போராடி வருகிறோம். பம்பாய் இந்திராக் காங்கிரஸ் கையாளாகிய லியோ பான்சேஸை தலைவராக வைத்துக்கொண்டு கல்கத்தாவிலும் பம்பாயிலும் ஆபீஸ் வைத்துக்கொண்டு ரெக்ரூட்மென்ட் நடத்துகிறார்களே தவிர இங்கே ஒரு ஆபீஸ் வைக்க முன்வரவில்லை. இதுவரையில் தமிழ் தொழிலாளியோ மலையாளத் தொழிலாளியோ, தெலுங்குத் தொழிலாளியோ அல்லது கன்னடத் தொழிலாளியோ அங்கே வேலைக்குச் சேர வேண்டுமென்றால் தன்னுடைய குடும்பத்தினுடைய பணத்தை எடுத்துக் கொண்டு, பம்பாய், கல்கத்தாவில் நாள் கணக்கில் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது. வடநாட்டு அதிகாரிகளிடம் கெஞ்சிக் கூத்தாடி வேலை பெற வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அந்த நிலையைப் போக்குகின்ற வகையிலே இப்பொழுது தமிழகத்தில் நாம் அமைத்திருக்கக்கூடிய கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில்—நான் ஏற்கெனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் அந்த சங்கத்தின் துணைத்தலைவர் என்ற முறையில் ஒரு பட்டியலை அளித்திருக்கிறேன். திறமையுள்ள மாலுமிகளை எங்களுடைய சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களை இந்தக் கழகம் தன்னுடைய பணியினைத் துவங்குகின்ற நேரத்தில் எங்களுடைய சங்கத்தின் உறுப்பினர்களை நீங்கள் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். சென்னையில் இருக்கக்கூடிய ஏறத்தாழ

1,000 மாலுமி தொழிலாளிகளுக்கு இந்திராகாந்தி அரசினால் இருளில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கக்கூடிய இருள் படிந்திருக்கிற அந்த மக்களுக்கு ஒரு விளக்கை ஏற்றி வைக்கவேண்டுமென்று விடைபெறுகிறேன்.

திரு கே. கந்தசாமி : தலைவர் அவர்களே, தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள 1974-75-ஆம் வருட நிதிநிலை அறிக்கையை வரவேற்று பார்வேடு பிளாக் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல முயற்சிக்கிறேன்.

தமிழகத்தில், இந்தியாவில் நல்ல சிறந்த தலைவராக முதல்வராக இருந்து கொண்டு தமிழக அரசு பல சோஷலிச திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தி வருவது குறித்து நான் மனமார வாழ்த்துகிறேன். எதிர் கட்சியில் இருப்பவர்களும் இதை உணர்கிறார்கள் என்றாலும் கூட திட்டங்கள் உயர்ந்த நோக்கத்தைக் கொண்ட திட்டங்கள், மிக நன்மை பயக்கக் கூடிய திட்டங்கள் என்று அத்தனைபேரும் ஒத்துக்கொண்டாலும் கூட நடைமுறையில் பார்க்கிறபோழுது சில பேதங்கள் காணப்படுகின்ற காரணத்தினால் அந்தத் திட்டத்தையே குறைகூறி வருகிறார்கள் என்பதையும் நாம் உணரக் கடமைப் பட்டிருக்கிறோம்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவுக்கு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு மிகத் துணிச்சலோடு, நிதி பற்றாக்குறை போன்ற பல்வேறு சிக்கல்கள் இருந்தாலும் கூட நமது மாநில அரசு மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அயரா உழைக்கும் விதத்தில் கழக அரசு நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக தனியார்த்துறை போக்குவரத்தை எல்லாம் அரசுடைமையாக்கி அவை சரிவர செயல் படுவதற்காக பல கழகங்களை ஏற்படுத்தி அந்தக் கழகங்களில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளிக்கு அவர்கள் தங்களுடைய உழைப்பு நல்குவது மாத்திரமல்லாமல் அதன் வாயிலாக வரும் ஊதியத்தை அவர்களையும் பங்குதாரர்களாக ஆக்கவேண்டும் என்ற அடிப்படை சோஷலிச திட்டத்தை நடைமுறைக்கு கொண்டு வந்ததை நான் பாராட்டுகிறேன். உழைப்பவனுக்கே ஊதியம் வேண்டும் என்ற நிலையிலே உருவாக்கப்பட்ட இந்தத் திட்டம் செயல்படுகின்ற முறையில் நாம் இதை நடைமுறையில் கொண்டுவருவதில் இருக்கிற சில சிக்கல்களை உணர்ந்து அவற்றை நிவர்த்தி செய்ய கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். Independence without economic independence is worse than slavery என்று சொல்கிறார்களே, அதைப் போல போக்குவரத்து நிறுவனங்களை நாம் எடுத்தோமே ஒழிய பஸ்களைச் சரியாக பழுது பார்க்கக்கூடிய வகையில் ஒர்க்ஷாப் நிறுவனங்களை நாம் மேற்கொள்ளவில்லை. அவைகளை நாம் மேற்கொண்டிருந்தால் மிகச் சிறந்த முறையில் பஸ்களை எல்லாம் நாம் ஓட விட்டுக்கொண்டிருக்கலாம்.

பஸ்கள் எப்பொழுது பழுதடையும் என்பதை யாரும் ஊகிக்க முடியாது. அவ்வப்பொழுது பழுதடையும்பொழுது அந்தக் குறைகளை உடனுக்குடன் நிவர்த்தி செய்யத்தக்கத் தொழில் நுட்ப அறிஞர்களையும் பொறியாளர்

களையும் வைத்து அதை ஓடச்செய்வதில் சிக்கல் ஏற்படுகிறது. ஆனால், ஒர்க்ஷாப் இருந்தால், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தேவைப்படுகின்ற பொருள்களை அங்கேயே உற்பத்தி செய்ய முடியும். உடனுக்குடன் பஸ்களை பழுது பார்த்து பழுதடைந்த பாகத்தை நீக்கி அல்லது சரி செய்து பஸ்களை சரியான நிலையில் வைத்துக்கொள்ளலாம்.

மதுரையில் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷன் டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனத்திடமிருந்து பஸ்களை எடுத்த பொழுது அவர்களுடைய ஒர்க் ஷாப்பை நாம் எடுத்திருந்தோமானால் மிக நல்ல முறையில் பணியாற்ற முடியும். மதுரைவாசி என்ற முறையில் அங்கே நடைமுறையில் இருப்பதை நான் உணர்கிறேன். டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனம் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும் பொழுது பஸ்—நீட்நெஸ் என்று ஆங்கிலத்தில் சொல்லுவார்கள் பஸ்கள் சுத்தமாக இருக்கும். இந்த பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யக் கூடிய பிரயாணிகளோ அல்லது பொதுமக்களோ குறை கூறுவதற்கு பஸ் டிரைவரோ, கண்டக்டரோ அநுமதித்தது கிடையாது. அதாவது ஒரு சிறு தவறு இருக்குமேயானால் அதைச் சரிப்படுத்துவதற்கு மேல் அதிகாரி இந்த இடத்திற்கே வந்து விசாரணை செய்து தவறைக் களைய தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார். ஆனால் இன்று அரசியல் காரணங் களுக்காக பல தொழிலாளர்களின் சங்கங்களை ஊக்குவிப்பதன் காரண மாக தொழிலாளர்களுக்கு உழைப்பிற்குத் தகுந்த ஊதியம் வேண்டும். அவர்களுடைய உரிமைகளைப் போராடி பெறுவதற்கு சங்கங்கள் தேவை என்ற நிலை கான்ஸ்டியூஷன் ரீதியாக இருந்தாலும் நடைமுறையில் அவர்களுடைய மனோபக்குவ நிலை சரியான முறையில் இல்லை. சிறு குழந்தைகளுக்கு அதிக உரிமைகளை வழங்குவது போன்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது.

எல்லாத் துறைகளிலும் "இன்டிஃபரன்ஸ் டுவேர்ட்ஸ் வொர்க்" என்ற நிலையும், "டிஸ்ரெஸ்பெக்ட் டு தி பப்ளிக்" என்ற நிலையும் இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். இந்த நிலை போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களிடத்தில் மாத்திரம் இடம் பெற்றிருக்கிறது என்று குறிப்பிடவில்லை. எல்லாத் துறைகளிலும் நாம் காண்கிறோம் என்பதை மிகவும் வேதனையோடு சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் பல தரப்பட்ட குணாதிசயங்களைக் கொண்ட மக்களைச் சந்திக்க வேண்டி யிருக்கிறது. அவர்களுடன் பழக வேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் அவர்கள் இருக்கிற காரணத்தினால், அங்குள்ளவர்களை சைகலாஜிகலாக நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ளுகிறவர்களாக வைத்திருந்தார்கள், டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தினர். ஒரு நாள் மதுரையில் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் ஏறிக்கொண்டிருந்த 9 வயதுக் கர்ப்பிணி புட்போர்டில் கைக்குழந்தையோடு திடீரென்று ஏறியபொழுது தவறிக் கீழே விழுகின்ற நிலைமையில் விசில் கொடுத்தபொழுது அதைத் தடுத்து நிறுத்தி அந்த அம்மையாரை உள்ளே போகச் செய்தார்கள், பக்கத்தில் இருந்தவர். அப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் சர்வ சாதாரணமாக நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

1974 மார்ச் 15]

திரு. நா. வெ. குருசாமி : ஆன் எ பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர், கர்ப்பிணி என்று சொன்னார்கள். 9 மாத கர்ப்பிணி என்று நினைக்கிறேன். 9 வயது கர்ப்பிணியா, 9 மாத கர்பிணியா என்பதை தெளிவு படுத்த வேண்டும்.

திரு. கே. கந்தசாமி : 9 மாத கர்ப்பிணிதான். அவர்கள் வேண்டுமென்றே செய்கின்ற அந்த அளவுக்கு அரசியல் நோக்கத்தோடு செயல்படுகின்ற சங்கங்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் அவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முயன்றால், சங்கத் தலைவர்கள் அதிகாரிகளைச் சந்தித்து, அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது.

(நண்பகல் 12–00)

அதேபோல வெளி ஊர் போகிற பஸ்களில் இடம் இருக்கிறது. ஆயினும் பஸ் டிரைவரும் சரி, கண்டக்டரும் சரி ஆங்காங்குள்ள பயணிகளுக்கு நிறுத்தாமல் போய்விடுகிறார்கள். டி.வி.எஸ். ஆக இருந்தபோது பஸ் நம்பரை குறித்து புகார் செய்தால் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். நான் தற்போது மானேஜிங் டைரக்டரிடமே நேரில் புகார் எழுதிக் கொடுத்தேன். என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பது இது வரை தெரிவிக்கப்படவில்லை.

மிகச் சிறந்த சோஷலிச திட்டத்தைத்தான் நாம் நிறைவேற்றுகிறோம் என்றாலும், இதிலுள்ள ஒரு சில குறைபாடுகள் அகற்றப்பட்டால்தான், மக்களுக்கு இது மிகவும் பயனுடையதாக இருக்கும் என்கிற காரணத்தினால் நான் இவற்றைக் குறிப்பிடுகிறேன். மாண்புமிகு குருசாமி போன்றவர்கள் —எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் வேண்டுமென்றே குறை சொல்வதைப்போல நான் சொல்லவில்லை. டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள இந்த நல்ல திட்டத்தை ஆதரிப்பதோடு கூட இது இன்னும் நல்லமுறையில் செயல்பட என்ன என்ன செய்ய வேண்டும் என்பதற்கு யோசனை சொல்லுகிற வகையில்தான் நான் சிலபல குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்டினேன்.

திரு நா. வெ. குருசாமி : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போது என் பெயரைக் குறிப்பிட்டு நாங்கள் வேண்டுமென்றே குறைசொல்வதைப் போலச் சொன்னார்கள். ஆனால் ஆதரிப்பதாகச் சொன்ன உறுப்பினர் முழுக்க முழுக்க குறைகளையேதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு கே. கந்தசாமி : நாங்கள் ஆதரிக்கிறோம் என்பதற்காக சும்மா இரண்டு கைகளைத் தூக்குவதும் இல்லை. பாராட்ட வேண்டியவைகளையும் கூட எதிர்க்கட்சியினர்களைப் போல பாராட்டாமல் இருப்பதில்லை. நாங்கள் ஆளும் கட்சியை ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிற காரணத்தினால் உயர் மட்டத்தில் இருக்கிற அமைச்சர்கள் செய்கிற நல்ல காரியங்களை எல்லாம் பாராட்டுவதோடு நில்லாமல், கீழ்மட்டத்தில் ஏற்படுகிற குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுகிறபோதுதான், ஜனநாயகக் கடமைகளைப் பூரணமாக ஆற்றியவர்களாகிறோம். குறைசொல்ல வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு அல்ல. பொது மக்களுக்கு ஏற்படுகிற ஒன்றிரண்டு இன்னல்களும் நீக்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன்.

இன்னொன்று, நான் மதுரையில் பி.ஆர்.சி. மானேஜிங் டைரக்டருடன் பேசிக்கொண்டிருந்தபோது சில தொழிலாளர்கள் வந்தார்கள். அங்கே பல கட்சிகளின் பெயரால் தொழிற்சங்கங்கள் இருக்க, இவர்கள் தாங்கள் எவ்விதக் கட்சி சார்பும் இல்லாமல் தொழிற்சங்கம் வைத்துக் கொண்டிருப்ப தாகச் சொன்னார்கள். அது நல்ல அம்சம். டைரக்டர், உங்கள் பிரதி நிதியும் இங்கே இருக்கிறார் என்று என்னைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். நானும் அவர்களது முயற்சியைப் பாராட்டினேன். இப்படி கட்சி சார்பற்ற முறையில் தொழிற்சங்கங்களை அமைத்து, தொழிலாளர்களது நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டும் என்கிற என்னுடைய ஆலோசனையைக் கூறி, இது சிறந்த திட்டம், இதைக் கொண்டு வந்ததற்காக என்னுடைய பாராட்டுதலைப் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் என்று கூறி என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று கொண்டுவந்திருக்கிற சாலை போக்குவரத்து மானிய அடிப்படையிலே நான் என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு போக்குவரத்து இலாக்கா தன்னுடைய கையில் ஏராளமான பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் மூலமாக நான் இந்த ஆண்டுதான் லாபத்தைக் காட்டுகிறேன் என்பதாக நாலாயிரம் பஸ்களை ஓட்டி—அதுவும் எக்கச்சக்கமாக ஓவர்லோடு ஏற்றி பயனிகள் பஸ் களில் தொங்கிக் கொண்டு போகிறார்கள்—ஒரு வாரத்திற்கு முன் இரண்டு பையன்கள் அப்படித் தொங்கிக் கொண்டுபோகிறபோது லாரி மோதி செத்திருக்கிறார்கள்—அப்படித் தொங்கிக் கொண்டு போகிறவர்களுக்கு 500 ரூபாய் அபராதம் போடுவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்களே தவிர—இன்றைக் கும் கூட பஸ்களில் தொங்கிக்கொண்டுதான் போகிறார்கள். இப்படி ஓவர் லோடாக பஸ் போயும் கூட வரி கட்டாமல் நமக்கு வந்திருக்கிற லாபம் 90 லட்சம் என்கிறார்கள். வரியைக் கட்டிவிட்டால் என்ன மிஞ்சப்போகிறது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : எந்த வரியை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள் ?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 'Pre-tax Profit' என்பதாக நீங்கள் எந்த வரியைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள் ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : Income-tax. We have to pay to centre tax by the corporation.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : It is 50 per cent out of the 90 lakhs. If 45 lakhs go as tax, what is your net profit? It is only 45 lakhs. நாலாயிரம் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் நாற்பது லட்சத்தைக் காட்டுகிறீர்கள். ஆனால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு லட்சம் என்பதாக 40 கோடிக்கு மேல் தனியார்களிடம் இருந்தால் லாபம் காட்டுவார்கள். நீங்கள் என்ன திறமையாக நடத்துகிறீர்கள் ?

உங்கள் நிர்வாகத்தில் திறமை இல்லை என்பதை எடுத்துக்காட்ட திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் ஒரே நம்பரில் இரண்டு டிக்கட் இருப்பதைப்பற்றிச் சொன்னபோது அதற்கு ஆதாரம் இருக்கிறதா என்று கேட்டீர்கள். நான் ஆதாரத்தோடு கொண்டுவந்திருக்கிறேன். ஐயம்பாளையத்தில் இருந்து குமளிக்குப் போகிற வழித்தடத்தில் கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட் ஒரே நம்பர் இரண்டு டிக்கட்டுகளில் இருப்பதை நீங்களே பார்க்கலாம். இதோ இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் : (திரு. துரை முருகன்) : எதையும் நீங்கள் பேரவைத் தலைவர் மூலமாகத்தான் கொடுக்கவேண்டும். நீங்களே அமைச்சரிடம் கொடுக்கக்கூடாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நான் தங்கள் மூலமாகவே கொடுக்கிறேன். பேரவை மாற்றுத்தலைவர் உஷாராக இருப்பது பாராட்டத்தக்கது.

இன்னும் நமக்கு உதிரி பார்ட்டுகள் தேவை. உதிரி பார்ட்டு இல்லாமல் ஒரு வண்டியை ஷெட்டில் விட்டால் இதிலுள்ள மற்ற பார்ட்டுகளை எல்லாம் கழட்டி மற்றவற்றுக்கு மாற்றிவிடுகிறார்கள். பெரிய சமதர்மத்தைப் பேசுகின்ற நீங்கள்—பென்ஷன் கொடுக்கப்போகிறோம் என்றெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டு 5,200 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் எந்தமுறையில் இந்த நிர்வாகத்தை நடத்துகிறீர்கள் ?

ஆக, 2, 3 பஸ்களை வைத்திருக்கின்ற முதலாளிகள் சாவதா, வாழ்வதா என்று தெரியாமல் திண்டாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகளை சௌகரியமாக வாழ வைத்திருக்கிறீர்கள். அவர்கள் வைத்திருந்த பஸ்களை உடனடியாக எடுத்துவிட்டு, காம்பன்சேஷன் கொடுத்து அவர்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்களைச் செய்துகொடுத்து விட்டீர்கள். ஆனால் 2, 3 பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களை திணற அடித்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். இதுதான் உங்களுடைய சோஷலிசம். இப்போது விட்டுவைத்திருக்கின்ற 5,500 பஸ்களையும் உடனடியாக தேசியமயமாக்குவதில் உங்களுக்கு என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது ? பெரிய பெரிய பஸ் கம்பனிகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்கியபோது என் இவைகளையும் தேசியமயமாக்கக்கூடாது ?

திரு. கே. கந்தசாமி : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது 1976 வரையில் மீதி இருக்கின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்கமாட்டீர்கள் அவர்களுடைய ஆதரவு உங்களுக்கு வேண்டியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். 1952-லே ஆட்சியில் அமர்ந்து 67 வரையில் இருந்தவர்கள் ஒரு பஸ்ஸைக் கூட தேசியமயமாக்கவில்லையே. அப்படியானால் அது பஸ் முதலாளிகளின் ஆதரவைப் பெறுவதற்காகத்தானா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்) : இது பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் அல்ல. நீங்கள் பேசுகிறபோது விளக்கம் சொல்லியிருக்கலாம் ; உங்களுடைய கருத்தைச் சொல்லியிருக்கலாம்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: நாங்கள் ஒன்றும் தேசியமயமாக்காமல் இல்லை. எக்ஸ்பிரஸ பஸகளையும், சிட்டி பஸகளையும் அப்போது அரசாங்கம்தான் நடத்திக்கொண்டிருந்தது. தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று சொல்கிறவர்கள் ஏன் இந்த 5500 பஸ்களை மட்டும் விட்டு வைக்கவேண்டும். நீங்கள் போட்ட வரி, மத்திய அரசாங்கத்திலே போட்ட வரி ஆகியவைகளினால் அவர்கள் நசுக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள், 'ரேஷனலைசேஷன் ஆ∴ப் மோட்டார் வேகில்ஸ் டாக்ஸ்" என்று கொண்டுவந்து, 120 ரூபாய், 150 ரூபாய் டாக்ஸ் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

எந்த முறையிலே இந்தக்கணக்கை போட்டீர்கள் என்று புரியவில்லை. உங்கள் வரவு–செலவுத் திட்டத்திலேயே சரியான கணக்கை நீங்கள் கொடுக்கவில்லையே. அப்படி இருக்கும்போது இதிலே மட்டும் எப்படி கணக்கைக் காட்டப்போகிறீர்கள்.

வாகன வரி இனத்தில் 1973–74-ம் ஆண்டு திருத்திய மதிப்பீட்டில் 27 கோடி வருமானம் என்று காட்டியிருக்கிறீர்கள். 1974–75-ம் ஆண்டு பட்ஜெட்டில் வாகன வரி 23 கோடி, இன்னொரு 5 கோடி—ஆக 28 கோடி என்று போட்டிருக்கிறீர்கள். வாகன வரி சீர்திருத்தத்தின்படி 6½ கோடி ரூபாய் அதிகம் கிடைக்கும் என்று நேற்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படியானால் 33 கோடி கிட்டத்தட்ட வருகிறது. ஆனால் பட்ஜெட்டில் 28 கோடி என்று காட்டியிருக்கிறீர்கள். ஆகவே, வருகின்ற வருமானத்தை நீங்கள் குறைத்துக் காட்டியிருக்கிறீர்கள் என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

மொபசல் ரூட்டுகளில் ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய், 40 ரூபாய் குவார்ட்டர்லி வரி என்று போட்டிருக்கிறீர்கள். அப்படிப் பார்க்கும்போது 60 சீட்டு உள்ள ஒரு பஸ்ஸின் மூலம் சீட்டுக்கு 40 ரூபாய் வைத்துப் பார்த்தால் 2,400 ரூபாய் ஒரு குவார்ட்டருக்கு கிடைக்கும். வரியைக் கட்டும்போது டாக்ஸ், சர்சார்ஜ் இரண்டையும் சேர்த்துக் கட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள். அதனால் ஒவ்வொரு 3 மாதம் வரும் போது அவர்கள் கழுத்து நெரிகிறது. இந்த இரண்டையும் தனித்தனியாக வசூல் செய்யலாம். அதைவிட்டு விட்டு அவர்கள் கழுத்தை நெரிப்பது உங்கள் கொள்கையாக இருக்கிறது. அவர்களை வாழ விடுங்கள் அல்லது சாகவிடுங்கள். கழுத்தை நெறித்து சித்திரவதை செய்யாதீர்கள்.

டீசல் ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது. எஞ்சின் ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது. டயர் கிடைப்பதில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை; கிடைத்தாலும் மிக அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த நிலையில் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகள் என்ன செய்வார்கள்? பெரிய பெரிய முதலாளிகள் பஸ்களை எடுத்துவிட்டு, அவர்களுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுத்ததைப்போல இந்த சிறு முதலாளிகளுக்கும் செய்து கொடுத்தால் நீங்கள் கெட்டா போய்விடுவீர்கள்? சோசலிஸ கொள்கையை உருவாக்குவது இப்படித்தானா? இதுதானா உங்கள் சோசலிஸ கொள்கை? ஒன்றையுமே புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை.

1974 மார்ச் 15] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

பக்கத்திலே இருக்கிற மைசூர், ஆந்திரா மாநிலங்களைப் பாருங்கள். இங்கே இருப்பதைவிட அங்கே வரி குறைவாக இருக்கிறது. அந்த அளவுக்காவது உங்கள் வரியைக் குறைத்துக் கொள்ளக்கூடாதா ? நியாய மாகப் பார்த்தால் பக்கத்து மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற அளவுக்குத்தான் இங்கேயும் வரி போட வேண்டும். லாபம் வரவேண்டும், லாபம் வர வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில் வரியைக் ஏற்றிக்கொண்டுபோய், சிறு சிறு முதலாளிகளை சித்திரவதை செய்வது உங்களுக்கு நல்லதல்ல.

திண்டுக்கல்-திருச்சி கொட்டாம்பட்டி வழியில் 48 சிங்கிள் போகிறது. அந்த ரூட்டில் ஒரு காங்கிரஸ்காரர் பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். அவருக்குப் போட்டியாக இப்படி விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் மதுரை ராஜப்பாளையம் ரூட்டில் அதிக வசூல் கிடைக்க வசதி இருந்தும், உங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் அங்கே பஸ் விடுவதால் அந்த ரூட்டை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. இந்த உங்கள் கொள்கையை நான் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன். வருமானமே இல்லாமல் இருந்தும் 48 சிங்கிள் விடு கிறீர்கள்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : மதுரை-திருச்சி பாதையில் பஸ் விடுவதைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் சொன்னார்கள். 48 சிங்கிள் விட்டாலும் 400, 450 ரூபாய் வசூலாகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது மதுரை-ராஜப்பாளையம் ரூட்டிலும் நல்ல வசூலாகும் என்று சொன்னார்கள். வசூலாகும் என்றால், நிச்சயமாக பஸ் விடப்படும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : ஒரு பஸ்ஸில் எப்படி 450 ரூபாய் வசூலாகும். நிச்சயமாக ஆகாது. நான் வேண்டுமானால் “சாலஞ்ச்” பண்ணுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : நான் ஒன்றுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு வருகின்ற வசூலை சொன்னேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 48 சிங்கிள் விட்டு, 450 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது என்று சொன்னால் ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. எனக்கு வந்த தகவல் பஸ் காலியாகவே செல்கிறது என்பதுதான்.

தேசீயமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லி “டிராப்ட் ஸ்கீம்” போட்டிருக்கிறீர்கள். அந்த பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒவ்வொரு மாதமும் டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கிறீர்கள். ஒவ்வொரு மாதமும் பெர்மிட் வாங்க அவர்கள் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசுக்குப் போகவேண்டும். தேசீயமயமாவ தற்கு இன்னும் எத்தனை ஆண்டு ஆகுமோ தெரியாது. ஆனால் டிராப்ட் ஸ்கீம் என்ற பெயரால் டெம்பரரி பெர்மிட் வாங்கச் சொல்கிறீர்கள். இந்தக் காலத்தில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசுக்கு போய்விட்டு மீள முடியுமா ? அங்கே போனால் அவர்கள் சும்மாவிடுவார்களா ? அந்த பஸ் முதலாளி கள் தாங்குவார்களா ? எப்போது எடுக்கவேண்டுமோ அப்போது எடுத்துக்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

கொள்ளுங்கள். அதுவரையிலும் ஏன் அவர்கள் கழுத்தை நெரிக்க வேண்டும் ? ஒரு வருஷத்திற்கு பெர்மிட் கொடுங்கள். இல்லை என்றால் 4 மாதத்திற்கு ஒருமுறை ரின்யூவல் செய்ய வேண்டுமென்றுவது வைத்துக் கொள்ளுங்கள். ஓட்டை உடைசலான கொள்கைகளை வைத்துக்கொண்டு தொந்தரவு செய்யாதீர்கள்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே போனால் தெரியும். ஒரு கிளின்லினெஸ் இல்லை. அசுத்தமாக இருக்கிறது. போய்ச் சேருவதற்குள் சட்டை எல்லாம் அழுக்கடைந்து போகிறது. சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ள தகுந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். இந்த பஸ்களை ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு மெக்கானிக்கல் எஞ்சினீயரிங், ஆட்டோமொபைல் எஞ்சினீயரிங் பற்றித் தெரிந்திருக்க வேண்டும். அதைத் தெரிந்தவர்களை வைத்து ஓட்டினால்தான் பஸ்ஸிலே என்ன குறைபாடு இருக்கிறது, எப்படித் தீர்க்கவேண்டுமென்று என்று அறிந்து வேலை செய்வார்கள். இல்லை என்றால் நிச்சயமாக இந்தத் துறையிலே நஷ்டம்தான் வரும் என்று கூறி, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. பெ. சீனிவாசன் : அமைச்சரவர்கள் சொன்ன பதிலிலிருந்து ஒரு சின்ன கிளாரிபிக்கேஷன் மட்டும் கேட்க விரும்புகிறேன். மதுரை-ராஜபாளையம் ரூட்டில் ஒரு மொனுபலி இருக்கிறது. பி.ஆர்.சி. பஸ் எப்போது அங்கே விடப்படும் ? அந்த ரூட்டில் ஏராளமான வருமானம் வந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, பி.ஆர்.சி. பஸ் எப்போது விடப்படும் என்று அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : ஏற்கெனவே நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகின்றபோதே பதில் கொடுத்திருக்கிறேன். சீனிவாசன் அவர்கள் அதையே கேள்வி மூலமாக எழுப்புகிறார்கள். இது கேள்வி நேரமல்ல.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை).

திரு. நா. வீராசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்தின் முன் வைத்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள்மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் நல்ல லாபம் வந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற கணக்கைக் காட்டினாலும் சிலருக்குக் கோபம் வருகிறது. இத்தனை ஆண்டு காலமாக நஷ்டம் வந்துகொண்டிருந்தது இப்போது லாபம் வருகிறதே. அதைப் பாராட்டக்கூடாதா ? 4,000 பஸ்களை விட்டுவைத்து, அதனால் தனியார்கள் 30 கோடி ரூபாய் லாபம் பெறுகிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் ரூபாய்தான் லாபம் வருகிறது. இந்த லாபம் வரக்கூடாதா ? தனியார் வேண்டுமானால் 30 கோடி சாப்பிடலாம் ; அரசாங்கம் 91 லட்சம் சாப்பிடக்கூடாதா ? அதிலே தானா கஷ்டம் வந்துவிட்டது ? இன்றையதினம் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது " கையாலாகாத தனம் " என்ற வார்த்தையை ரொம்ப சாதாரணமாகப் பயன்படுத்தினார்கள்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. பெ. சீனிவாசன் : சார், ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது தனியார் நடத்தினால் 30 கோடி ரூபாய் லாபம் வரும், அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் தான் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். சாப்பிடலாம் என்று சொல்லவில்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : இது பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டரா ?

திரு. பெ. சீனிவாசன் : ஆம். பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர்தான். ஒரு உறுப்பினர் கூறிய கருத்தை "ட்விஸ்ட்" பண்ணக்கூடாது. திரித்துக் கூறக் கூடாது. அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம்தான் வருகிறது ; தனியார் நடத்தினால் 30 கோடி வரும் என்றுதான் சொன்னார்கள்.

திரு. நா. வீராசாமி : அதையேதான் நானும் சொல்கிறேன். அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் லாபம் வந்திருக்கிறது என்றால் தனியாருக்கு 30 கோடி வரும் என்றார்கள். நான் அம்மையார் அவர்களை ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன். அந்த அம்மையார் கட்சி ஆளுகின்ற ஆந்திராவிலே என்ன கோடிக்கணக்கிலா லாபம் வந்துகொண்டிருக்கிறது ! மகாராஷ்டிரத்திலே வருகின்ற வருமானத்தை எங்கே கொண்டு வைப்பது என்று இடம் கிடைக்காமலா இருக்கிறார்கள் ! இதிலே வேடிக்கை என்னவென்றால், பம்பாய் நகரத்திலே பஸ்களை ஓட்ட முடியவில்லை என்று டில்லிக்கு படையெடுத்து, இரண்டு கோடி ரூபாய் இந்திரா காந்தி அம்மையாரிடம் மானியம் கேட்கிறார்கள். டில்லி நகரத்திலே பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்று $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் கடந்த ஆண்டில் மானியம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பல மாநிலங்களிலும் நிலைமை இருக்கும்போது இங்கே இருக்கின்ற அதிகாரிகள் இரவு பகல் என்று பாராமல் உழைத்து, தொழிலாளர்களும் உண்மையாக உழைத்து அதன் காரணமாக இந்தத் துறையை லாபத்திலே செயல்படச் செய்த மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு இவ்வளவுதானா பாராட்டு என்று கேட்க விரும்புகிறேன.

இன்னும் ஒன்று, இன்றைய தினம் சென்னை நகரத்திலே, ஓரளவுக்கு மக்களுடைய தேவையைக் கருதி, மக்களுடைய தேவைதான் முக்கியம் என்ற அடிப்படையில், நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை என்று, நிறைய பஸ்களை ஓட்டுகிறோம். அதற்குப் பின்னாலும், இப்பொழுது மத்திய அரசு போட்டிருக்கிற வரிகளாலே எந்த அளவுக்கு அரசாங்கத்திற்கு வரக்கூடிய லாபம் தடைப்படும் என்பதைக் கணக்கிட வேண்டும். இங்கு இந்திரா காங்கிரஸிற்காக வாதாடுகிறவர்கள், இந்திரா காந்தியிடம் சொல்லி, அக்கிரமமாக வரிகளைப் போட்டிருக்கிறீர்கள், இதனால் அரசாங்கத்திற்கு வரவேண்டிய லாபம் பாதிக்கப்படுகிறது என்று அங்கே சொன்னால் பரவாயில்லை. ஆனால் சொல்லமாட்டார்கள். தனியார்களுக்கு வாதாடுவது போல் வாதாடுகிறார்கள்.

இந்த அரசாங்கம் மட்டும் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்காமல் இருந்திருந்தால், ஏழைகள் எவ்வளவு பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்கள்? மத்திய அரசாங்கம் ஒரு கிலோவுக்கு 6 பைசா ஏற்றுங்கள் என்று சொல்கிறது. அதுவும்

இந்த வரி உயர்வு, விலை உயர்வு காலத்தில், 1967-க்கு முன்னாலே இருந்த ஆட்சி இப்பொழுது இருந்திருக்குமானால் இந்த நாட்டு மக்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே தாங்கமுடியாத தொல்லையை அனுபவித்திருப்பார்கள். இந்த நிலையிலும் நாம் விலையை ஏற்றாமல்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: விலையை கண்ட்ரோல் பண்ணும் அதிகாரம் அரசாங்கத்திடமிருக்கிறது. அந்த பஸ்காரர் என்ன செய்ய முடியும்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேரம் குறைவாக இருக்கிறது, இப்படிப்பட்ட இன்டரப்ஷன் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் தனியார் நடத்தினால் நல்ல லாபம் வரும், 4,000 பஸ்கள் ஓடுகின்றனவே. ரூ. 20 கோடி, 30 கோடி, லாபம் வரவேண்டாமா என்று கேட்டார்கள். 5,000-க்கு மேலான பஸ்களை தனியார் துறையினர் நாட்டிலே நடத்துகிறார்கள். குறைந்தது ரூ. 50 கோடியாவது லாபம் வரும். ஆகவே, கட்டணத்தை அவர்கள் உயர்த்த வேண்டியதில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் ஒப்புக்கொள்கிறார்களா?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: கட்டணத்தை உயர்த்துவதா, இல்லையா என்பது உங்களுடைய பிரச்சினை. நீங்களும் ஓட்டுகிறீர்கள், அவர்களும் ஓட்டுகிறார்கள். இரண்டு பேரும் சேர்ந்து பேசி முயற்சி எடுங்கள்.

திரு நா. வீராசாமி: திருச்சியிலிருந்து மதுரைக்கு ஓடுகிற பஸ்களுக்காக இங்கே வாதாடுவதை எங்களாலே புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. ஆனால், மொத்தமாக தேசியமயமாக்கிய கொள்கையிலே அரசாங்கத்திற்கு செலவழித்தது போக என்ன லாபம்....

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் உயர்த்தவில்லையென்ற கொள்கையை நாங்கள் கொண்டு வந்தால், அதற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் சொல்வது என்ன ? எங்களைப் பொறுத்தவரையில் உயர்த்த வேண்டிய அவசியமில்லையென்ற முடிவு எடுத்தால் அது சரிதானா?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: எனக்கு அதைப்பற்றிக் கவலையே கிடையாது. அது உங்கள் தலைவலி.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவர் அவர்களே, விவாதம் எங்கேயோ திசைமாறிக்கொண்டிருக்கிறது. இந்தச் சமுதாயம் மொத்தமாகப் பெறுகின்ற சௌகரியங்கள் என்ன என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். உண்மையிலே, தனியார் துறையிலே எந்தத் தொழிலாளியாவது நிம்மதி

யாக இருக்கிறனு? காலையிலே எழுந்த உடன் முதலாளி வீட்டுக்குப் போய், அவனுக்கு ஒரு சலாம் போட வேண்டும். அப்படிப் போடவில்லையென்றால், அவன் அடுத்த நாள் வேலைக்குச் செல்ல முடியுமோ, முடியாதோ? அதற்கு ஆபத்து வந்துவிடும். அந்த முதலாளியினுடைய வீட்டுக்காரி சொல்வதைச் செய்யவில்லையென்றால், அவன் வேலையில் தொடருவானு என்பது கேள்விக்குறி. அப்படிப்பட்ட உத்தரவாதம் இல்லாத நிலையிலே தனியார் துறையிலே இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் இருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடமுடியாது ; அது மறுக்க முடியாத உண்மையும் கூட.

இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு நாம் சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறேம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலே, தனியார் துறையிலே இருப்பதை விட மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 60 உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறேம். அன்றாடம் கலெக்ஷனை அதிகப் படுத்துவதற்கு அவர்களை ஊக்கப்படுத்த முன்பு, கையைக் காட்டினால் தொழிலாளி நிறுத்தாமலிருந்தான். அந்தக் குறை முன்பு இருந்தது, உண்மைதான் அதைப் போக்க அரசாங்கம் என்ன என்ன செய்யவேண்டுமோ அதை அதைச் செய்து கலெக்ஷன் போனஸ் புகுத்தியபிறகு, அவர்கள் பஸ்களை நிறுத்தினார்கள், அவற்றில் அக்கறை காட்டினார்கள். அப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டத்தை அறிவித்து செயல்படுத்துகிறது அரசு. அந்த கண்டக்டர், டிரைவர் இல்லாதவர்களுக்கும் இன்சென்டிவ் போனஸ் கொடுத்திருக்கிறது.

இவைகளல்லாமல், சேரன் போக்குவரத்திலேயும் மற்ற போக்குவரத்துக்களிலேயும் கடந்த ஆண்டு 14 சத வீதம் போனஸ் கிடைத்திருக்கிறது. இதல்லாமல், ஏறத்தாழ 35,000 தொழிலாளர்களுக்கு இப்பொழுது பென்ஷன் ஸ்கீம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். இந்தியாவிலேயே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் ஒரு இண்டஸ்ட்ரியல் ஒர்க்கருக்கு ஃபாமிலி பென்ஷன் அறிவித்திருக்கிறார்களா? நாம் கேள்விபட்டிருக்கிறேமா? நான் கேட்கிறேன், இதைப்போல் பலவற்றையும் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்கிறேம். ஃபாமிலி பெனிபிட் ஸ்கீம், மாதாமாதம் ரூ. 10 கட்டி, திடீரென்று 6 மாதம் கழித்து அவர் தவறி இறந்துவிட்டாலோ, அல்லது ஆக்ஸிடென்டிலே இறந்துவிட்டாலோ, அவரது குடும்பத்திற்கு ரூ. 10,000 கிடைக்கும். இந்தத் திட்டத்தையும் நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறேம். அதல்லாமல் வீடு கட்டும் திட்டத்தையும் கொண்டு வந்திருக்கிறேம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளிகள் 500 பேர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கின்ற திட்டத்தை இன்றைய தினம் அமல்படுத்தி இருக்கிறேம்.

இவை எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, 24 சதவீதம் பங்குதாரர்களாக ஆகின்ற வாய்ப்பையும் தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுத்திருக்கிறேம். இதைத்தானே சோஷலிச அரசாங்கம் என்று சொல்ல முடியும். யார், யாரோ சோஷலிசத்திற்கு என்ன என்னவோ பொருள் தருகிறார்கள். இதைவிட வேறு என்ன சோஷலிசத் திட்டத்தை வேறு எந்த அரசால் நிறைவேற்ற முடியும் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

உள்ளபடியே இந்த நாட்டிலே, இந்த அதிகாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் கொடுத்துவைத்தவன் என்று ஒருவன் இருந்தால், அது போக்கு வரத்துத்துறை தொழிலாளிதான். சட்டமன்ற உறுப்பினரை விட நிம்மதி யான வாழ்க்கை போக்குவரத்துத் தொழிலாளிக்கு இருக்கிறது. அந்த அளவு பெருமையோடு அவர்கள் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்து, பல கார்ப்பரேஷன்களை......

திரு. பெ. சீனிவாசன் : மற்றத் துறை களிலேஉள்ளவர்களை இன்சல்ட்—குறை—சொல்வது மாதிரி இருக்கிறது.

திரு நா. வீராசாமி : அந்த அந்த இலாகாவைப்பற்றி பேசும்பொழுது அப்படி அப்படிப் பேசுவோம்.

இங்கே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்தைப் பற்றி, கப்பல் விடு வதைப் பற்றிக் கேள்வி கேட்டார்கள். இரண்டு மூன்று தினங்களாக விவாதம் நடைபெறுகிறது. எப்படி விட்டாலும், கப்பல் சென்ட்ரல் லிஸ்டில்தான் இருக்கிறது, ஸ்டேட் லிஸ்டிலே இல்லையே என்று அனந்த நாயகி அவர்கள் கேட்கிறார்கள். இதிலே என்ன வேடிக்கை என்று கேட்டால், ஹாஜா ஷெரிப் கப்பல் விடலாம், அரசாங்கம் விடக் கூடாது. இப்படி ஒரு வாதத்தை அனந்தநாயகி அவர்கள் கொடுக்கிறார்கள். இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக, இப்படி சட்டத்திற்கு உட்பட்டு ஒரு தொழில் செய்வது தவறா?

நிலக்கரி வராததாலே, இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்ட இன்னல்களை நாம் பார்க்கிறோம். மின்சார வெட்டிற்குக் காரணம், தேவையான அளவு நிலக்கரி கிடைக்கவில்லையென்பதுதான். ஆக, தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு, சரக்குகளைக் கொண்டு வருவதற்கு கப்பல் விடலாமென்றால், மாநில சுயாட்சியா என்று கேட்கிறார்கள். நான் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக கப்பல் என்ன, ஆகாயவிமானம் கூட விடுங்கள். அதன் மூலம் இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படுமானால் அந்தத் தொழிலைச் செய்யுங்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த நம்முடைய கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானத்திலே ஒன்றைச் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். இத்தனை கார்ப்பரேஷன்கள் தேவைதானா என்று கேட் டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நான் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள் கிறேன், அவர்கள் கொஞ்சம் விவரம் தெரிந்தவர். இத்தனை கார்ப்ப ரேஷன்கள் இருப்பதால்தான் நிர்வாகம் செம்மையாக நடை பெறு கிறது. சென்னை நகரத்திலே மட்டும் ஒரு இலாகா இருக்குமானால், கன்னியாகுமரியிலே இருக்கிற தொழிலாளி தன்னுடைய குறையைப் போக்க சென்னை வரவேண்டியிருக்கும். மதுரையிலே, திருச்சியிலே இருக்கிற ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருக்க முடியாது. அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கும் சிறு சிறு

பிரச்சினைகளுக்காக சென்னையோடு தொடர்பு கொள்வதைவிட, அங்கங்கே கார்ப்பரேஷன்கள் அமைத்திருப்பதால், தொழிலாளிக்கும் அதிகாரிக்கும் அங்கங்கே தொடர்பு ஏற்படுவதால், இப்படிப்பட்ட கார்ப்பரேஷன்கள் இருப்பது வரவேற்கத்தக்கது.

இவ்வளவு கார்ப்பரேஷன்கள் அமைத்திருக்கிறார்கள், எல்லா ஊர்களுக்கும் அமைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், இந்த வட ஆற்காடு என்ன செய்தது என்று தெரியவில்லை. வட ஆற்காடு தென் ஆற்காடு இரண்டுக்கும் சேர்த்து ஒரு கார்ப்பரேஷனை அமைத்து, இரண்டு பெயர்களுக்கும் ஆற்காடு பொதுவாக இருப்பதால், ஆற்காடு கார்ப்பரேஷன் என்று பெயர் வைத்து, ஆற்காடு கார்ப்பரேஷனை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியிலே ஒன்றே ஒன்று, என்னுடைய தொகுதியிலே பல இடங்களுக்கு பஸ்கள் வேண்டுமென்று கேட்டிருந்தோம். குறிப்பாக, விளாப்பாக்கம் என்ற ஊருக்கு பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. திடீரென்று ஒரு நாளிலிருந்து அந்த ஊருக்குப் போகாமல் ஆரணிக்கு போகின்ற நிலைமையை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். நேற்றைய தினம் அந்த ஊர் பூராவும் கூட, 20-ந் தேதிக்குள் அந்த ஊருக்கு பஸ் செல்ல நடவடிக்கை எடுக்கப்படாவிட்டால், அந்த ஊரின் வழியாக எந்த பஸ்ஸையும் போக விடமாட்டோம், மறியல் செய்யப் போகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆரணிக்குப் போகின்ற பஸ்களை விளாப்பாக்கத்திற்கு திருப்பி விட வேண்டும் என்றும் அதேபோல், வாழைப்பந்தல், சக்கரநல்லூர் பகுதிகளுக்கும் பஸ்களைவிட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு நாம் பாஸ் வழங்கி இருந்தோம். அது ஏப்ரலுக்குப் பின்னாலே இருக்கப்போவதில்லையென்று நான் கேள்விப்பட்டேன். மக்களுக்குச் செய்திகளைத் திரட்டித் தருகிற அந்தப் பத்திரிகை நிருபர்களுக்குத் தொடர்ந்து பாஸ்கள் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து, முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

[பிற்பகல் 12-30]

*THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Hon. Speaker, Sir, in support of the Cut Motions that I have given notice of under two Demands, I wish to offer a few remarks.

One of the Cut Motions is to discuss the need to provide more bus routes in Dharmapuri District and the other is to say something about the policy in regard to Transport sector.

The Hon. Minister for Transport has really stated a sentence in his review which reads as " The Transport Sector would no more be a drag on the general tax payer who has been contributing

to its maintenance with monotonous regularity year after year for the last 10 years ". It is really an appreciable thing. He has removed the tax burden from the backs of the travelling passengers and the passengers are all grateful to him. He is technically qualified and naturally interested and emotionally suitable for this department. He has brought several revolutionary changes. The Department is also doing yeonmen service to the country. Since I have no time, I will say a few words with regard to the Transport needs of Dharmapuri District.

It has been stated in the Policy Note that the Government is running buses in a number of unremunerative routes to give service to the public and that they have been treating the cost of such running as social costs. This is one thing for which I appreciate the Government for bearing such a huge cost. Under this head, it has been stated that the Pandyan Roadways Corporation was plying its buses in 47 unremunerative routes and incurring a loss of about Rs. 30 lakhs a year. The Pallavan Transport Corporation has been operating in 63 unremunerative routes in the Metropolitan area of Madras and 38 unremunerative routes in Chingleput District. They are getting huge loss.

I am glad to see that Dharmapuri does not find a place in it and I think the routes in Dharmapuri District are remunerative and profitable and that they are not a drag on the Government. So, I have got a right to request the Hon. Minister for Transport to introduce more number of buses to help the travelling people there because the District of Dharmapuri is a backward area. Dharmapuri District is on the eve of the Industrial and Agricultural Revolutions. The success of these revolutions depend largely on the introduction of more number of buses in Dharmapuri District. I therefore appeal to the Hon. Minister for Transport to introduce more number of buses in that district and help for the removal of the backwardness of the area.

The next thing is this. There are certain difficulties and drawbacks. which I have to point out. The business of the Regional Transport Officer is to check the overloads in buses and also to issue permits for new buses. His business is to often check the overloads in buses and to award punishments to them. What

I say is this. There is a lot of overloading in private buses and also in the Government buses. It may be due to paucity of buses in that area. If there are sufficient number of buses, the overcrowding will not be there.

In Hosur Taluk, people have to travel long distances. The main bottleneck is Hosur is a border area. The number of passengers that have to pass through it is more and the number of buses is less. Hosur is in a hilly area and the roads are undulating. So, small buses have to be put on the roads. The Government buses are also overloaded. I think there are two reasons for this. One is the paucity of buses and the other is introduction of bonus system. I am not finding fault with the bonus system. Since the drivers and conductors are paid some extra amount as bonus, perhaps, they may in order to get more amount take more number of passengers.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : In fact, the real difficulty is in getting chassis for new buses both for the private operators and as well as for the Government buses. It is not exactly the collection incentive is the reason for overloading in buses. The real difficulty is in getting sufficient number of chassis. Sufficient number of chassis are not produced in our country.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Another thing is this. Very often we find the rash driving by the drivers. I do not say that all the drivers are like that. Only some drivers are like that. I think in areas like Dharmapuri where the roads have curves and hair-pin bends it is better to appoint conductors and drivers above 30 or 35 years ; because they will understand the difficulties and they will not be rash as young people would be.

The next difficulty is with regard to appointment of drivers and conductors in bilingual areas like Dharmapuri District. In our area, people speak a number of languages. It is better to appoint local people as conductors and drivers because they will understand the needs of the passengers and the passengers can also ask the drivers and conductors about the particulars as to

where the bus goes etc. But unfortunately the drivers and conductors are coming from interior Tamil areas and they do not know the languages of the local people. There are a lot of difficulties. I therefore ask the Hon. Minister for Transport to see that preference is given to the people of Dharmapuri District in the matter of appointment of conductors and drivers.

With regard to certain necessities of Dharmapuri District, I would like to say a few words. The private buses are very irregular and they are not reaching their destinations in time and properly is so, there is need for more number of buses in certain routes. Further there is need for bus fromes Hosur to Mysore (via) Bangalore. A number of passengers are going from Tamil Nadu to Mysore because many work in the coffee plantation and the Bhadravathi Steel Works.

Similarly a bus from Hosur to Kolar Gold Fields ; from Hosur to Kolar ; Hosur to Tirupati in Andhra Pradesh and Bangalore to Vepanapalli (via) Berigai. I have already explained and I am sure the Hon. Minister for Transport will consider all these things. In the Dhankanikota hill area if more number of buses are introduced it would be helpful to the passengers. There is a bus from Nilgiris to Hosur. The bus comes from Ooty and stops there. If it goes as far as Bangalore, it will help many of the passengers. Another bus that is required is from Ootacamund to Bangalore (via) Kanakapur. There is huge traffic and the hon. Member representing that area also told me, about this. If all these buses are introduced, the people will be very happy there and those areas will rapidly progress.

Thank you, Sir.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சார்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எவ்வளவு நேரம் உங்களுக்கு வேண்டும் ?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 20 நிமிடத்திற்குள் முடித்துக் கொள்கிறேன். சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் இரண்டு இலாகாக்களின் பேரில் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியத்தில் நடத்தக் கூடிய விவாதத்தில் ஏற்கனவே நாங்கள் சில வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுத்து இருக்கிறோம். அது சம்பந்தமாக நான் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

எதிர்க்கட்சிகள் இம்மாதிரி சட்ட மன்றத்தின் மூலமாக வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுப்பது நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கிறது என்றாலும்கூட எல்லா வெட்டுப் பிரேரணைகளைப் பற்றியும் எங்களால் பேச முடியாது. நம்முடைய விதிமுறைகளைப் பொறுத்தவரையில் கூட ஒவ்வொரு கட்சியும் ஒரு வெட்டுப் பிரேரணை தான் பிரேரேபிக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. அதைப்பற்றி சில கருத்துக்களை நாங்கள் பேசலாம், எல்லா வெட்டுப் பிரேரணைகளைப்பற்றியும் பேசமுடியாது. ஆகவே அந்த இலாகாவிலே நாங்கள் கொடுத்திருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளைப் பற்றிய கருத்துக்கள் என்ன என்பதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களும் முழுமையாகப் பேச முடியாவிட்டாலும் குறிப்பாக அதைப் பற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதைப்பற்றி குறிப்பு அந்தந்த உறுப்பினருக்கு அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதே சட்டமன்றத்திலே ஹெல்த் மினிஸ்டரியைப் பொறுத்தவரையில் அந்த முறை பின்பற்றப்படுகிறது. அந்த முறையைப் பின்பற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு அவர்களுடைய இலாகாவும் ஒத்துழைக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

சிறு மானியமாக இருந்தாலும் அச்சகத் துறையைப்பற்றி ஒன்றிரண்டு விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அச்சகத் தொழிலிலே ஈடுபடக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு சட்டமே மாற்றியமைக்கப் பட வேண்டும் அதற்காக ஒரு கமிஷன் போட வேண்டும் என்று பல உறுப்பினர்கள் வெட்டுப் பிரேரணைகள் கூட கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

நாங்கள் சொல்லியிருக்கக்கூடிய மற்றொரு விஷயம் மாவட்டத்திலேயுள்ள எல்லா தலைநகரங்களிலேயும் மதுரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங்களிலே அரசாங்கத்தினுடைய அச்சகங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று. அந்தக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டு தலைநகரங்களிலே கொண்டுவரப் போகிறார்களா என்பதையும், சிறு அச்சகமிருக்கிற இடங்களிலே புதுக்கோட்டை இப்பொழுது தலைநகரமாக மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. அங்கேயுள்ள அச்சகத்தை பெரிய அச்சகமாக மாற்றியமைக்கக் கூடிய நிலைமையை ஏற்படுத்தப் போகிறார்களா என்பதையெல்லாம் அவர்கள் சொல்ல வேண்டும்.

மதுரை நகரத்திலே மூன்றாண்டுக் காலமாக வற்புறுத்தி கடைசியிலே ஒரு அச்சகத்தை அமைக்கப் போகிறோம் என்று சில லட்சம் ரூபாய்கள் செலவழிக்கப்பட்டது. ஆனால் அது என்றைக்குச் செயல்படப் போகிறது என்பது தெரியவில்லை. அதை அறிய ஆசைப் படுகிறேன்.

அடுத்து, முக்கியமாக இருக்கும் பிரச்னை இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டில் தான். 15 கோடி ரூபாயைச் செலவழிப்பதற்கு அவர்களுக்கு இந்தச் சபை அங்கீகாரம் கொடுக்கிறது. அப்படிப்பட்ட இந்த இலாக்காவைப் பற்றி பல கருத்துக்களை ஏற்கெனவே சொல்லிவிட்டார்கள். நான் அவைகளை திரும்ப சொல்வதற்கு ஆசைப்படவில்லை. இந்த இலாகா

நடத்தும் ஆலோசனைக் குழுவில் நானும் உறுப்பினராக இருக்கிறேன். பல சிறந்த யோசனைகள் அங்கே வருகின்றன. ஆனால் அவைகள் சரியான முறையில் அமல் நடத்தப்பட்டதா என்றால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

ஒரே ஒரு உதாராணம் மட்டும் சொல்கிறேன். இன்றைக்கு சென்னையிலுள்ள பிரச்னையை எடுத்துக்கொண்டால், "பாட்டில் நெக்கை"க் குறைக்கவும், குறைந்த பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு அதிக வசதிகளைச் செய்யவும் முடியும் என்ற கருத்தை ஐயாசாமி அவர்கள் ஒரு திட்டத்தைக் கொடுத்தார்கள். அந்தத் திட்டத்தை அமல்படுத்த ஒரு முயற்சி எடுக்கப்பட்டது. அந்த முயற்சி எந்த நிலையில் இருக்கிறது. அந்த முயற்சி இருக்கிறதா அல்லது கைவிடப்பட்டதா என்று தெரியவில்லை. மே மாதத்திலே அந்த முயற்சி ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டது. அது என்ன ஆனது என்று தெரியவில்லை. எனவே எடுக்கப்படும் சில முடிவுகளை அமல் நடத்துவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 4,000 பஸ்கள் அரசுத் துறையிலே இருந்து இந்த இலாக்கா செயல்படுவதால், இந்த இலாக்காவினால், இந்த அமைச்சருடைய திறமையினால்கூட இன்றைக்கு லாபத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். இந்த முறையிலேயே மேலும் மேலும் போனால் அதிக லாபத்தைக்கூட சம்பாதிக்க முடியும். ஆனால் இந்த லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதற்கு இன்றைக்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கின்ற இந்த முறைதான் காரணம் என்று சொல்வதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், தனித்தனி கார்ப்பரேஷன்களை அமைத்திருக்கிறோம், அதனால்தான் நமக்கு லாபம் அதிகமாக வந்திருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். கணக்கைப் பார்த்தால்கூட, பி. ஆர். சி.-யை எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, லாபம் கொடுத்திருப்பதெல்லாம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டும், சேரன் டிரான்ஸ் போர்ட்டும்தான்.

சேரன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றி ஒன்றைச் சொல்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 35 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு கொடுத்தோம். 10 இலட்சம் ரூபாய் கடனாகக் கொடுத்தோம். ஓராண்டில் 45 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்தது என்று சொல்கிறார்கள். இதை அப்படியே வைத்துக்கொண்டு பார்த்தால் அந்த முதலாளி வருஷா வருஷம் 45 இலட்சம் ரூபாய் சம்பாதித்திருப்பார் அல்லவா ? ஆனால் அந்த முதலாளி காட்டியதெல்லாம் நஷ்டம் நஷ்டம் என்று. நாம் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும்பொழுது டி.வி.எஸ்-க்கு அந்த அளவுக்குக் கொடுக்கவில்லை. டி.வி.எஸ்.-க்கு புக் வேல்யூ போதும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இவர் அதற்கு மேலாக வாங்கினார் என்று சொல்லும்பொழுது எந்த அளவுக்கு பெரிய முதலாளி லாபததைப் பெற்றிருக்கிறார் என்று பார்த்தால............

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அந்தச் சட்டத்தின்படி நாம் 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் உள்ள நிறுவனங்களை மேற்கொண்டபொழுது எல்லோருக்கும் ஒரே ஃபார்முலா, ஒரே வகை அடிப்படையிலேதான் நஷ்ட ஈடு தரப்பட்டது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: நான் பழைய விஷயத்தைச் சொல்கிறேன். நான் டி.வி.எஸ்.-க்காகப் பரிந்து பேசவில்லை. எனக்கு என்ன பயம் ஏற்படுகிறது என்றால் நான் கருமுத்து தியாகராஜ செட்டியாரைப் பற்றிப் பேசினால் அமைச்சர்களேகூட என்னை கருமுத்து தியாகராஜ செட்டியாரின் ஆள் என்று பேசுகிறார்கள். ஆனால் நான் கேட்பதெல்லாம் டி.வி.எஸ்.க்கு நஷ்ட ஈடு எவ்வளவு கொடுக்கப்பட்டது? அதே நேரத்தில் ஏ.பி.டி.யை எடுத்த நேரத்தில் அதே முறையில் கொடுக்கப்பட்டதா? அதில் அவர்களுக்குத் திருப்தி என்றால் எனக்கும் திருப்திதான். ஆனால் என்னுடைய கருத்து அந்த அளவில் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதுதான்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அதே அடிப்படையிலேதான் கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் ஏ.பி.டி.-க்குக் கொடுத்ததிலே மொத்த பஸ்களுக்கும், தொகைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்று கருத்தில் கூறுகிறேன். ஏ.பி.டி.-யில் ஒர்க் ஷாப் மெஷினரி, நிலம் இவைகளைச் சேர்த்து எடுத்தோம். ஆனால் டி.வி.எஸ். அதைத் தரவில்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: பஸ்களை வைத்துப் பார்த்தால், சட்டமன்ற நிகழ்ச்சியிலேகூட முதலமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் அமைப்பில் மாறுதல் இருக்கிறது, பஸ்ஸுக்கு பஸ் விலை மாறுதல் இருக்கிறது என்று சொன்னதாக ஞாபகம். இல்லையென்றால், எல்லோருக்கும் ஒன்றாகக் கொடுத்தால் எனக்குத் திருப்திதான். ஆனால் என்ன இருந்தாலும் லாபம் அதிகமாக இருந்த பஸ் சர்வீஸ் என்பது இன்றைக்காவது நிரூபிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அவர்கள் நஷ்டத்தைத்தான் காட்டிக்கொண்டிருந்தார்கள் என்பதைத்தான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

சுருக்கமாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் இந்த பஸ்களை, சீக்கிரமாக 6,000 பஸ்களையும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். நான் ஆரம்பித்த விஷயம் என்னவென்றால் இப்படித் தனித்தனி கார்ப்பரேஷன் என்றில்லாமல் சென்ட்ரலிலே ஒரு கார்ப்பரேஷனை மட்டும் வைத்து ஒவ்வொரு பகுதியிலேயும் அதற்காக பொறுப்புள்ள அதிகாரியை வைத்து, அவர்களே முடிவெடுக்க வேண்டுமென்று ஆரம்பித்தால் இன்றைக்கு இந்த கார்ப்பரேஷன்களினால் என்ன நன்மைகள் கிடைக்கின்றனவோ அதே நன்மைகள் அதன்மூலம் கிடைக்கும். அப்படியில்லாமல் தனித்தனி கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்து, 500 பஸ்தான் இருக்க வேண்டுமென்றாலும் அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்கள் பூராவையும்

ஜெனரல் மேனேஜர் பார்ப்பதற்கு முடியுமா? பெரும்பெரும் தொழிற்சாலைகளை நானும் பார்த்து விஷயங்களைப் புரிந்துகொண்ட நிலையில்தான் இது தெரிகிறது. எனவே ஒரு கார்ப்பரேஷனை வைத்துக்கொண்டு, பல ரீஜின்களாகப் பிரித்து, அந்த ரீஜினில் உள்ள அதிகாரிக்கு முழு அதிகாரத்தையும் கொடுத்து அம்மாதிரி செய்தால் இன்றைக்கு கிடைத்துள்ள அந்த அனுபவத்தை அந்த முறையில் பயனபடுத்துவதாக இருக்கும். இல்லையென்றால் ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற போய்விடுமோ என்ற அச்சம் இருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கியதைப் போன்று அந்த முறையிலே லாரிகளையும் தேசிய மயமாக்குகின்ற நடவடிக்கைகளில் இறங்க வேண்டும். இதில படிப்படியாகப் போகலாம். இல்லையென்றால் எனக்கு ஏற்படுகின்ற அச்சமெல்லாம், 1975-76 வரையிலே தேசீய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லிவிட்டு எங்கே தேசியமயமாக்காமல் போய்விடுமோ என்ற அச்சம் இருப்பதால்தான் இந்த ஆண்டிலேயிருந்தாவது எடுப்பார்களா என்று அறிய ஆசைப்படுகிறேன்.

தேசீய மயமாக்குவதில் சீரியசாக இருந்தால் புதிதாக, டெம்பரரி பர்மிட் கூட கண்டிப்பாகத் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட மாட்டாது என்று திட்டவட்டமாக அறிவிக்க வேண்டும். ஆனால் நிலைமை அப்படி இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஜனங்களுடைய நன்மைகள் சம்பந்தமாக நான் சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இன்றைக்கு பஸ் போக்குவரத்தில் அதிகமான ஜனங்கள் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதில் சந்தேகமே இல்லை. இன்றைக்கு இரவு பஸ்கள் நன்றாகத்தான் ஓடுகின்றன. அப்படி ஓடும்பொழுது பாசஞ்சர்களுக்குப் போதுமான வசதி செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. மதுரையிலே பிரயாணிகளுக்கு வசதி கிடையாது. எனவே முக்கியமான இடங்கள் என்று மட்டும் இல்லாமல் "எல்லா அரசுப் பஸ்போக்குவரத்துப் பஸ் நிலையங்களிலும் பொதுமக்களுக்கு (பயணிகளுக்கு) உதவி செய்ய தகவல் அளிக்கும் ஒரு தனி அலுவலர் நியமிக்கப்பட வேண்டும்" என்று 49-வதுவெட்டுத் தீர்மானத்தில் கொடுத்திருக்கிறோம். யாரையோ புதிதாகப் போட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. இப்பொழுது செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவர்களை, அந்த ரூட்டைப் பற்றி நன்றாகத் தெரிந்தவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாகப் போட்டு—8 மணி நேரத்தில் ஒரு ஷிப்ட் என்று போட்டு ஜனங்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். இல்லை யென்றால் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவரே டைம் கீப்பராகவும் இருப்பார், அவரே கணக்கையும் எழுத வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர் ஜனங்கள் மத்தியில் கோபம் காட்டாமல் பதில் சொன்னார் என்று சொன்னால் அது அவருடைய பொறுமையைத்தான் காட்டுவதாக இருக்கும். இன்னும் ஜனங்களுக்கு என்னென்ன வசதிகளைச் செய்ய வேண்டுமென்பதைப்பற்றி ஆலோசனைக் குழுவில் கொடுத்திருக்கிறோம். அவைகளையும் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன.

இப்பொழுது பத்திரிகைகளிலே படிக்கும்பொழுது பாசஞ்சர்களாகப்போனவர்களில் இரண்டு பேர்கள் விழுந்து செத்துவிட்டார்கள், ஓடிப்போய் ஏறியவர்கள் கீழே விழுந்து இறந்தார்கள் என்ற செய்திகள் வருவது ரொம்ப வழக்கமாகப் போய்விட்டது. இனிமேல் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தபொழுது இறந்துவிட்டார்கள் என்ற நிலைமையை வராமல் இருக்க வேண்டும் இந்த இலாக்காவைப் பொறுத்தவரையில்.

அடுத்து தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக இருக்கும் ஒன்றிரண்டு முக்கியமான விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு லாரி ஓட்டுபவர்கள் "ஹெவி வெகிகில்ஸ்" லைசென்ஸ் வைத்துக்கொண்டுதான் ஓட்டுகிறார்கள். ஆனால் பஸ் அதைவிட ஹெவி வெகிகிளாக இருந்தும், நமமுடைய தொழிலாளர்களுக்கு இந்த முனிசிபாலிட்டியிலே, பி. டபிள்யூ. டி. இலாக்காவிலே லாரி ஓட்டுபவர்களுக்குக் கூட 210 ரூபாய் பேசிக் வேஜ் என்று இருக்கிறது, ஆனால் இங்கே 160 ரூபாய்தான். அதேபோல் அங்கே கண்டக்டருக்கு 200 ரூபாய், இங்கே 150 ரூபாய்தான். எனவே இவர்களுக்கு என்ன பாதுகாப்பு இருக்கிறது? இதில் நுழைந்து பார்த்தால்தான் மாற்றிவிட முடியும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

அதேபோல் தண்டையார்பேட்டையிலே சஸ்பென்ஷனில் வைக்கப்பட்டிருக்கும் 78 தொழிலாளர்கள் திரும்ப வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பஸ் ரூட் சம்பந்தமாக ஒன்றிரண்டு விஷயம் வந்தது, எனக்குத் தெரியும். நானும் முயற்சித்தேன். மதுரையிலிருந்து கொண்டு, எப்படியாவது டி.வி.எஸ்., பஸ்ஸை அரசு ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்று இருபதாண்டுகளுக்குமேல் பேரியக்கம் நடத்தியவர்களில் நானும ஒருவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன். டி.வி.எஸ் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால் அதே நேரத்தில் டி.வி. எஸ்ஸை விட பலமாக இருக்கிற பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் உண்மையிலேயே இன்றைக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று விரும்பினால் பஸ் டிராஸ்போர்ட்டில் கோடிக் கணக்கான ரூபாயை சம்பாதித்து ஒதுக்கி வைத்திருக்கக்கூடிய ஜெயவிலாஸ் பஸ் நிறுவனத்தை, மதுரை, ராஜபாளையம், அருப்புக்கோட்டை சர்வீஸில் போகக் கூடிய நிறுவனத்தை எடுத்துக் கொண்டாக வேண்டும். அவர்கள் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலேயே காங்கிரஸ் அமைச்சர்களைக் கையில் போட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அதே மாதிரி இன்றைக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்களைக் கையில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்கு சட்டப்படி எதையுமே கொடுப்பது கிடையாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் யாருடைய கையிலும் இல்லை, பையிலும் இல்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: யார் அமைச்சா என்று நீங்களே விசாரித்துக்கொள்ளுங்கள். நீங்கள் இல்லையென்றால் வேறு யாராவது இருக்கலாம். நான் அந்த அமைச்சரின் பெயரைச் சொல்லக்கூடாது. தனிப்பட்ட அமைச்சரைக் குறைசொல்ல வேண்டுமென்று விரும்பவில்லை. அந்த மாவட்ட அமைச்சராக இருக்கலாம் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்களேன். அல்லது வேறு அமைச்சராக இருக்கலாம். அவர்கள் ஓவர் லோட் ஏற்றினாலும் சரி, யாராவது அவர்களை சார்ஜ் பண்ணினாலும் சரி ஒன்றும் செய்ய முடியாது. இப்படி ஒரு தனி ராஜ்யம் நடத்த வேண்டுமா ? இது மதுரை நகர மக்களுக்கு அவமானம். மதுரை ராமநாதபுரத்து மக்களை அவமானப்படுத்துவதாக உள்ளது.

அவர் டெக்ஸ்டைல் யூனிட் ஒன்று நடத்தினார். அதிலும் தொழிலாளிகள் கொடுமைப்படுத்தப்படுகிறார்கள். நாடு பூராவிலும் இருக்கக் கூடிய ஒப்பந்தத்தை அவர் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார். இந்த அளவுக்கு ஒரு எம்ப்ளாயர்—

An employer who is indulging in unfair labour practices and unsocial things, is being encouraged and that monopoly should be broken and if that monopoly is broken, that will be a real feather in the cap of the Hon. Minister .

என்று மட்டும் அதைப் பற்றிச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

இதே மாதிரி நம்முடைய மாண்புமிகு மயிலாப்பூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். 40 சிங்கிள் சம்பந்தமாகச் சொன்னார்கள். மதுரை திருச்சி ரூட்டில் ரொம்ப நல்ல முறையில் 400 ரூபாய் கிடைத்து வருகிறது. எவ்வளவு பஸ் போட்டாலும் ஓடும், வாஸ்தவம். ஆனால் 48 டைமில் ரூட் நம்பர் 390, 391 அதே மதுரையிலிருந்து பழனிக்கு போகக்கூடிய பஸ்கள் கான்சல் ஆகி வருகின்றன. மதுரை—இராமநாதபுரம் பஸ்கள் கான்சலாகியிருக்கின்றன. மதுரை—கன்னியாகுமரி பஸ்கள் கான்சலாகியிருக்கின்றன. மதுரை—செங்கோட்டை கான்சலாகியிருக்கின்றன. அவையெல்லாம் கான்சலாக்கப்பெட்டு இந்த 48 சிங்கல் மட்டும் கான்சலாகாமல் போவதால் ஜனங்களுக்குச் சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. ஏதோ நோக்கத்தோடு செய்கிறார்களோ என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்குப் பதிலாக மற்ற இடங்களுக்குப் போடுவது என்ற நிலை ஏற்பட்டால் ரொம்ப உதவிகரமாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறிப்பாக, மொனாபலிஸை உடைக்கவேண்டும் ; மொனாபலியை அனுமதிக்கக் கூடாது. அதே நேரத்தில் லாரி சர்வீசையும் அரசு ஏற்று நடத்துவது உதவிகரமாக இருக்குமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்:—மதுரை-திருச்சி வரை இருக்கும் மொனாபலியை உடைக்க வேண்டுமா ? வேண்டாமா?

1974 மார்ச 15]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 48 சிங்கிளை 30 ஆககட்டும். 48 சிங்கிள் போட்டு மற்றத் தேவைகளைப் பூர்த்தி பண்ணும் அளவுக்கு வெகிகிள்ஸ் இருக்குமென்று சொன்னால் பரவாயில்லை.

It is to the detriment of the other people அந்தமாதிரி வருகிறது.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம்—டயர் சம்பந்தமாக கிளியராக எக்ஸ்பர்ட்ஸ் சொல்லட்டும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்குப் போடப்படக்கூடிய டயர்கள் புதிதாக இருந்தால் 20 நாளைக்குமேல் வராது ; ரிட்ரீட் பண்ணியதாக இருந்தால் 14 நாளைக்குமேல் வராது. இன்றைக்கு ஓப்பன் மார்கெட்டில் டயர் ஸ்கார்சிடி இருக்கலாம். ஆனால் ஒரு டயருக்கு 500 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்தால் எவ்வளவு டயர் வேண்டுமானாலும் கிடைக்கிறது. டயர் இல்லையென்ற காரணத்தால் பல பஸ்கள் கான்ஸலாக கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

நான் அதிகமாக டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸில் போகக்கூடியவன். என்னுடைய பாஸைப் பார்த்தாலே பழைய காலத்து வக்கீல்களின் கவுன் போல இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு அதிகமாயிருக்கிறது. கவுன் பழசாகி இருந்தால் நல்ல வக்கீல் என்ற அர்த்தம் பெரிய வக்கீல் என்ற அர்த்தம் ; அவ்வளவு சர்வீஸ் உள்ளவர் என்ற அர்த்தம். நான் என்னை பெரிய மனிதன் என்று வைத்துச் சொல்லுகிறேன். அதிகமாக டிரான்ஸ்போர்ட்டை பயன்படுத்துபவன் என்ற முறையில் சொன்னேன்.

மதுரையிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு 551 லேட்னிக் சர்வீஸ் இரவு 9–20க்கு புறப்பட்டு காலை 7–00 மணிக்கு வந்துவிடும். குடும்பத்தோடு காத்திருக்கிறார்கள். 9–20, 10–20, 11–00 ஆகிறது. ஆனால் ஆர்டினரி பஸ் வருகிறது. லேட்னிங் கான்சலாகிவிடுகிறது. ரயிலில் செல்லுவதைவிட குடும்பத்தோடு பஸ்ஸில் செல்லக்கூடியவர்கள் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் லேட்னிங் பஸ்கள் கான்சல் செய்யப்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அவர்கள் முன் கூட்டியே ரிசர்வ் செய்கிறார்கள். அப்படி கான்சல் பண்ணுவதாக இருந்தால் முன் கூட்டியே சொல்ல வேண்டும். சில ரூட்டுகளில் கண்டிப்பாக பஸ் ஓட்டுவோம் என்ற நிலைமை ஏற்பட வேண்டும். மதுரை-தூத்துக்குடி பல தடவை கான்ஸலாகி இருக்கிறது. மதுரை-செங்கோட்டை பலதடவை கானசலாகி இருக்கிறது. ரூட்டுகளில் பஸ்கள், கான்சலாகாமல் இருக்க டயர்களை ஸ்டாக் பண்ண வேண்டும்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் எலக்ட்ரிகல் எஞ்சினியராக இருந்தாலும் மெயின்டனன்ஸ் சம்பந்தமாக அதிகமாகக் கவலை எடுத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள். இன்றைக்கு டெப்போ சூப்பரின்டெண்டுகளாக நல்ல திறமைசாலிகளை கவனமாகப் பார்த்து நியமித்திருக்கிறார்கள். மெயின்டனன்ஸ் சம்பந்தமாகவும், டயர் சம்பந்தமாகவும் விசேஷ கவனம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வதோடு பிரஸ்ஸுக்கு பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்பதை ஒத்துக்கொண்டு 10 பேருக்குத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லுவதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1974 மார்ச் 15

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்திலே பலவேறு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கலந்துகொண்டு நல்ல ஆலோசனைகளையும், பாராட்டுதல்களையும் தெரிவித்ததற்காக முதலில் என்னுடைய நன்றியை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பலவற்றை விளக்கங்கள் பெறவேண்டுமென்று கொடுத்திருந்தாலும் எல்லா வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்கும் விளக்கம் அளிப்பது என்பது இயலாத காரியம். ஆகையினாலே சில வெட்டுத் தீர்மானங்களையொட்டி என்னுடைய பதில் விளக்கங்கள் இல்லையென்ற காரணத்தால் அதைப்பற்றி எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கமாட்டார்களோ என்று எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் ஐயப்படத் தேவையில்லை.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கே. டி. கே அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல் அத்தகைய வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்குத் துறையின் மூலம் பதில் அனுப்பப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முதலாவதாக, போக்குவரத்துத் துறையை பற்றி மொத்தமாக எடுத்துக் கொண்டால்-அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்துத் துறையினைப் பற்றிப் பின்னால் பேசுகிறேன்-கழக அரசு பொறுப்பேற்ற 1967-ம் ஆண்டில் கழக அரசுக்குப் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் கிடைத்த வருவாய் 15 கோடி. ஆனால் இன்றைய தினம் கழக அரசுக்குப் போக்குவரத்து மூலம் கிடைக்கின்ற வருவாய் 35½ கோடி ரூபாய் ஆகும். 1967-ல் இருந்து 1974 வரை இப்போது வாகன வரி உயர்த்துவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறோமே அதையும் சேர்த்துப் பார்க்கும்போது 15 கோடி ரூபாயிலிருந்து 35½ கோடி ரூபாய்க்கு வரி உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் கட்டணத்தைப் பார்க்கிறபோது 1964-ஆம் ஆண்டில் 3 பைசா என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டது 1974-ஆம் ஆண்டு வரை அதே 3 பைசாதான் தொடருகிறது. கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரை ஒரே நிரந்தரமான நிலைமை இருக்கிறது என்பதோடு மட்டுமல்ல; இன்னும் சொல்லப் போனால் 1964-ல் 3 பைசா என்று கொடுத்தால் 1974-ல் அதனுடைய மதிப்பு 1½ பைசாதான்.

(பிற்பகல் 1·00.)

என் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் பொதுமக்கள் பயணம் செய்கிறபோது அவர்களுக்கு எந்தளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறை மூலம் சலுகை கிடைத்திருக்கிறது கடந்த பத்தாண்டுகளில் என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான்.

வரி உயர்வை பஸ் அதிபர்களும் அதேபோல் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் கட்டியிருக்கிறதே தவிர பயணிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களது கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறது என்பதை எடுத்துக்

1974 மார்ச் 15] [திரு. செ. இராமச்சந்திரன்]

காட்ட விரும்புகிறேன். இதைக் குறைப்பதற்குக் காரணம் அதில் பயணம் செய்கிறவர்கள் அவர்கள் அலுவலகங்களில் பணியாற்றுகிறவர்களானாலும் சரி அல்லது தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்றுகிறவர்களானாலும் சரி அவர்களுக்கெல்லாம் ஊதியம் உயர்ந்திருக்கும், பஞ்சப்படி உயர்ந்திருக்கும், அடிக்கடி சம்பளம் அதிகம் பெற்றுக்கொண்டிருப்பார்கள்.

1964 வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளி 547. ஆனால் 1974 ஜனவரியில் 1133. வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளிக்கு ஏற்ப அவர்கள் வருமானம் உயர்ந்துள்ளதைக் கணக்கிட்டு போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை நாம் உயர்த்திருப்போமானால் இன்றையதினம் கிட்டத்தட்ட ஆறு பைசா அளவிற்கு வந்திருக்குமானால் அதுவே சரியாக இருந்திருக்கும். ஆக கடந்த பத்தாண்டுக் காலத்தில் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில், பயணிகளைப் பொறுத்தவரையில் சாதாரண ஏழை எளிய மக்கள் பயன்படுத்துகிற பேருந்து என்ற காரணத்திற்காக கட்டணத்தை உயர்த்தாதது மட்டுமல்ல கட்டணச் சலுகையும் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்களுக்கு அளித்திருக்கிறது.

நேற்றைய தினம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் பேசுகிறபோது பேறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ல் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் நாங்கள் வரியே போடமாட்டோம் என்று சொல்லவில்லை. tap the rich and pat the poor. என்ற அந்தத் தத்துவத்தின்படி தாங்கப்பட்டவர்கள் மீது வரி விதித்து தாங்க இயலாதவர்களுக்கு நன்மை செய்வோம் என்று அன்று அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள் என்பதைக் குறிப்பிட்டார்கள். அந்தத் தத்துவத்தின் நடைமுறைதான், தாங்குகிறவர்கள் மீது வரி விதித்து தாங்க முடியாத ஏழை எளிய மக்களுக்கு கட்டணச் சலுகை என்ற முறை கடைப்பிடிக்கப்பட்டது என்றால் அண்ணாவின் கொள்கைகளை கடைப்பிடிக்கக்கூடிய, நிறைவேற்றக்கூடிய அரசு. இதைவிட வேறு எந்த அரசு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் பல்வேறு விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. விபத்துக்கள் நடந்த இடங்களுக்கு மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் உடனடியாக வருவதில்லை என்றும் இரவில் எல்லாம் வண்டிகளும் சரியாக பராமரிக்கப்படுகின்றனவா என்றும், பழுதுபார்த்து பிட்னஸ் சர்டிபிகேட்டுக்கு வரும்போது அதை ஒழுங்காகக் கவனித்து அனுப்புகிறார்களா என்றும் இப்படி பல்வேறு வகையில் பல்வேறு பிரச்னைகளை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

போக்குவரத்து இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு நிர்வாகச் சீரமைப்பை மேற்கொள்வதற்கு இருக்கிறோம். இதுவரையில் இருந்து வந்த அமைப்பு முறைகளை எல்லாம் மாற்றி முக்கியமான நகரங்கள் என்று பார்த்து அந்தந்த வட்டாரங்களில் எவ்வளவு வண்டிகள் இயங்குகின்றன, வண்டிகளின் தொகை என்ன, போக்குவரத்து வண்டிகளின் தொகை

என்ன, என்ற கணக்கைப் பார்த்து அதற்குத் தகுந்த முறையில் தமிழ் நாடு முழுவதும் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் மாற்றி யமைப்பதற்கான நிர்வாகச் சீரமைப்பு ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

இப்போது ஒரு மாவட்டத்திற்கு கலெக்டர், ஆர்.டி.ஏ. ஆகவும், அவரிடம் ஒரு ஆர்.டி.ஓ. என்று இப்போதுள்ள அமைப்பு இருக்கிறது. இந்த அமைப்பை மாற்றி ஆங்காங்கு வட்டார அளவில் ஆர்.டி.ஓ.-க்கள், இன்னும் மோட்டார் வெகிக்கில்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வண்டிகளின் தொகைக்கு ஏற்ப இருக்கும் விதத்தில் அறிவியல் கருத்துப்படி 'On a Scientific basis' என்று சொல்வதுபோல் நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தை இந்த ஆண்டு மேற்கொள்வதாக இருக்கிறோம். அதன் மூலம் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு புதிய மாற்றத்தை, ஒரு புதிய விழிப்புணர்ச்சியை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எதிர்பார்க்கிறபடி கொண்டு வரமுடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

தேசியவுடைமையாக்குகிற வேகத்தைப்பற்றி எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கு பேசுகிறபோது எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த ஒரு துறையை மட்டுந்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா என்று கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் பேசுகிறபோது குறிப்பிட்டார்கள். பயணிகளுக்கு, சொல்லப்போனால் பொது மக்களுக்கு இன்றியமையாத ஒரு துறையாக இருக்கக்கூடியது போக்குவரத்துத் துறை, அன்றாடம் அவர்களுக்குத் தேவைப்படுகிறது போக்குவரத்துத் துறை, அதைத் தனியாரிடம் ஒப்படைத்துவிட்டு நாம் இந்தச் சீரான போக்குவரத்து வசதியையும் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படுத்தித் தரவில்லை என்றால் அது சரியாகாது.

சொல்லப்போனால், முதலாளித்துவ பொருளாதாரம் உள்ள நாடுகளில் கூட போக்குவரத்து அரசாங்க மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. எஸன்ஷியல் சர்வீஸ் என்று சொல்வார்கள். அந்த வகையில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களும் போக்குவரத்துத் துறை அரசின் கையில் இருக்க வேண்டும், பஸ்கள் தேசியவுடைமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று இன்று நேற்றல்ல, 1959-ல் இருந்து வற்புறுத்தி வந்தார்கள் என்பதை அனைவரும் அறிவோம். அவர்களது கொள்கை சொல்லப்போனால், அவர்கள் மிக அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். "வரிகளைப் போட்டுத் தான் நாட்டை ஆளவேண்டும் என்றால் சர்க்காருக்கும், சத்திரம் சாவடிகளுக்கும் ஒரு வித்தியாசமும் இல்லை. ஒரு சர்க்காருக்குள்ள வருவாய் இரண்டு விதத்தில்தான் இருக்க வேண்டும். ஒன்று, வரி மூலம், இரண்டாவது, வருவாய் தரக்கூடிய எல்லாத் துறைகளையும் சர்க்கார் கைப்பற்ற வேண்டும். தனியார் கையில் இருக்கிறதே தனவந்தர் கையில் இருக்கிறதே என்று பற்றோ பாசமோ குறுக்கிடக்கூடாது." இது 24—7—1957-ம் நாளில் இதே மன்றத்தில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பேசிய பேச்சின் ஒரு பகுதியாகும். ஆகவே வருவாய் தரக்கூடிய தொழில்கள் அரசின் கைக்கு வரவேண்டும்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: நான் சொல்வது, பஸ் தொழிலை மட்டும் ஏன் எடுத்துக்கொண்டீர்கள் என்று கேட்டு பஸ் தொழிலை தேசீய மயமாக்கியது தவறு என்றோ அல்லது எதிர்த்தோ சொல்லவில்லை. அந்தத் துறை முழுமையையும் தேசீயமயமாக்காமல் ஒரு சிலரிடம் சில வற்றினை விட்டு வைத்து இருக்கிறீர்களே, அது ஏன் என்றுதான் கேட்டேன். 64-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட கட்டணத்தை இன்றும் வைத்துக்கொண்டு மற்றத் துறைகளிலுள்ள கட்டணங்களை உயர்த்துகிறீர்களே, இந்த பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு மட்டும் அந்தச் சலுகை கொடுக்காமல் அவர்களை மிகுந்த இன்னல்களுக்கு ஆளாக்கியிருக்கிறீர்களே, இது காப்பிட்டல் பார்மேஷன், அல்லது ஆப்பரேஷனல் மெஷினரியை சரியாக நடத்துவதற்குப் பாதகமாக இருக்கிறதே, அது ஏன் என்று கேட்டேனே தவிர பஸ்களை தேசீயமயமாக்குவதை நான் எதிக்கவில்லை. முழுமையாக தேசீயமயமாக்கி விடுங்கள், இந்த மாதிரியான இரண்டும் கெட்டான் நிலையில் வைக்காதீர்கள் என்றுதான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்கு நன்றி. முழுமையாக பஸ்களை தேசீயமய மாக்க வேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசின் கொள்கை, அரசாங்கக் கொள்கை மட்டுமல்ல. இந்தச் சட்ட மன்றத்தில் நிறைவேற்றியிருக்கிற ஒரு சட்டமும் கூட. 76 வரையில் நாங்கள் பஸ்களை தேசீயமயமாக்க மாட்டோம் என்று திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் சொன்னார்கள். திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் இன்னும் பத்தாண்டுகள் ஆகும் என்று சொன்னார்கள்.

தேசீயமயமாக்கும் திட்டத்தில் காலதாமதம் ஆவதற்குக் காரணம் என்ன என்பதை இந்தச் சபை உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருவது என் கடமை என்று கருதுகிறேன். மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 1967-ம் ஆண்டு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சராக இருந்தபோது 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள வழித் தடங்களையும், சென்னை மாநகரத்தையும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தையும் தொடுகிற வழித்தடங்களையும் அரசு மேற்கொள்ளும் என்று அறிவித் தார்கள்.

1967-ல் இருந்து 1974 வரையில் பார்க்கிறபோது இந்த ஏழாண்டு களில் அந்த பஸ்களையெல்லாம் தேசீயவுடைமையாக்கியிருக்க வேண்டும். ஆனால் அறிவித்த பிறகும்கூட, கொள்கையை எடுத்துச் சொல்லிய பிறகும் கூட அந்த பஸ்களை தேசீயவுடைமையாக்கப்படாததற்கு காரணம் என்னவென்பதை இந்தச் சபை நன்கு உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும்.

419 வழித்தடங்கள் அந்தக் கொள்கைப்படி அரசாங்கம் மேற்கொண் டிருக்கவேண்டும். எவ்வளவோ வழக்குகளுக்குப் பிறகு, வம்புகளுக்குப் பிறகு அரசாங்கம் மேற்கொண்டிருக்கிற வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை 126 தான். இன்னும் 293 வழித்தடங்களை மேற்கொள்வதில் நீதி

மன்றங்களானாலும் சரி, அல்லது உயர்நீதி மன்றமானாலும் சரி, அல்லது உச்ச நீதிமன்றங்களானாலும் சரி பல்வேறு வகைகளில் சட்ட நுணுக்கங்களைக் காட்டி தடை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்த மன்றம் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளுமானால் இந்த பஸ்களை தேசியவுடமையாக்குவதில் ஏன் நாம் விரைவாகச் செல்லமுடியவில்லை என்பதை உணர்ந்து கொள்ளமுடியும்.

இந்தக் கணக்குப்படி பார்த்தால் இந்த 293 வழித்தடங்களுக்குமே இன்னும் பத்து பதினான்கு ஆண்டுகளாகிவிடுமோ என்ற நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதையெல்லாம் உணர்ந்த காரணத்தினால்தான் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் பஸ்கள் அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டிய ஒரு உறுதியான, நல்ல, தெளிவான, முழுமையான சட்டத்தை இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலேயே முதன்முதலாக இந்த மன்றத்தில் தான் நிறைவேற்றியது. ஆனால் அந்தச் சட்டத்தை சென்னை உயர் நீதிமன்றம் செல்லாது என்று தீர்ப்பு கூறிவிட்டார்கள். அந்த சட்டப்படி நாம் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்துகளை எடுத்தோம். அந்தச் சட்டம் உச்ச நீதிமன்றத்தில் இன்னும் உறங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. நாம் எவ்வளவோ தடவை வற்புறுத்தியும் கூட அதை ஏனோ உடனடியாக எடுத்துக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள், மர்மம் தெரியவில்லை.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I think the Supreme Court has decided in your favour. You have power to nationalise.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: 5 ஆண்டுகளுக்குள் பஸ்களை தேசியவுடமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த சட்டமன்றம் நிறைவேற்றிய சட்டத்தை சுப்ரீம் கோர்ட் இன்னும் பரிசீலனைக்குக் கூட எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பதை மாண்புமிகு அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால், இந்த வழக்கில் மத்திய அரசும், மாநில அரசும் சேர்ந்து வாதாட வேண்டியிருக்கிறது. மாநில சர்க்காரின் வக்கீல் தயாராக இருந்தாலும், மத்திய சர்க்கார் வக்கீல் தவணை கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அம்மையார் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, இந்த நிலைமை நீடிக்குமானால் இன்னும் எவ்வளவு நாளைக்கு காலதாமதம் ஆகும் என்று சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டம் செல்லும் என்று சொன்னால், இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு விரைவில் செயல்படும் என்பதை நாம் உணர்ந்துள்ளோம். ஆனால், நல்லவேளை 50 பேருந்துகள், அல்லது அதற்கு மேல் பேருந்துகள் வைத்து இருந்தால் அவற்றை தேசியமயமாக்குவோம் என்று நிறைவேற்றிய சட்டம் முழுவதும் செயல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஏ.பி.டி. டி.வி.எஸ்., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., சக்தி விலாஸ் கம்பெனி, இராமன் அண்டு இராமன் கம்பெனிகள், நல்லவேளை, அவர்களே

அந்தச் சட்டத்தை ஒப்புக்கொண்டு அந்தப் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து நிறுவனங்கள், அந்தப் பணியாளர்கள் அத்தனை பேரையும் ஒப்படைத்து விட்டார்கள். அதன் காரணமாக அந்த ஒரு சட்டத்தை, இந்த சட்ட மன்றத்தில் நிறைவேற்றிய அந்தச் சட்டத்தை, முழுமையாக நிறை வேற்றியிருக்கிறோம் என்று திருப்தி பெற முடியும்.

நான் இன்னொன்றையும் சொல்கிறேன். 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்று பேருந்துகளுக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்தோம். அந்தச் சட்டத்திற்கும் நீதி மன்றத் திலிருந்து தீர்ப்பு கிடைக்கவில்லை என்பதையும், இந்தச் சட்டமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். எண்ணங்கள் நல்ல எண்ணங்களாக இருந்தாலும் கூட நிறைவேற்றக்கூடிய சட்டங்கள் முற் போக்கான சட்டங்களாக இருந்தாலும் கூட, இன்னும் தனி நபர் உரிமைகள் என்ற கருத்தின் அடிப்படையில், தனி நபர் உரிமை என்ற பெயரில் சமுதாயத்தின் நன்மைகள் பாதிக்கப்படுவதும், அதற்குத் தக்க பாதுகாப்பை நீதி மன்றங்கள் அளிப்பதற்கும் அரசியல் சட்டம் வழிவகை செய்து இருக்கிறது, என்பதையும் நாம் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

1966–67-ல், கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்தபோது, இந்த நாட்டிலே ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகள் 6,824. அதிலே தனியா ரிடம் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 5,451. அரசாங்கத்திடம் இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,373. இந்த நாட்டிலே அப்போது 1967-ல் 20 சதவீதம் பஸ்கள் தான் அரசாங்கத்தின் கையில் இருந்தது. மீதி 80 சதவீதம் பஸ்கள் தனியாரிடத்தில் இருந்தன. அது காங்கிரஸ் சர்க்காரின் சோசலிச பாணி என்று பாராட்ட விரும்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு 1973–74ம் ஆண்டு 9,452 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதில் 5,550 பஸ்கள் தனியாரிடத்திலும், 3,902 பஸ் கள் அரசாங்கத்தினிடத்திலும் இருக்கின்றன. 5,451 என்று 1966–67-ல் தனியாரிடத்தில் இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1973–74-ல் 5,550 தான் இருக்கின்றன. 5,451-லிருந்து 5,550 உண்மையிலேயே அது வளர்ந்து இருக்கிறது என்பது அல்ல. ஆனால் பொதுத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் 1,373-லிருந்து 3,902 வரை வளர்ந்து இருக் கிறது என்றால், அரசாங்கத்துறை வளர்ந்திருக்கிறது, தனியார் துறை தாழ்ந்து இருக்கிறது என்பதை நாம் தெளிவாக தெரிந்துகொள்ளலாம்.

திருமதி க. ந. அனந்தநாயகி: 5,451 -லிருந்து 5,550 வளர வில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இவர்கள் வளர்ந்தால் வளர்ச்சி, அவர்கள் வளர்ந்தால் அது வளர்ச்சி இல்லையா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஒரு வேளை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு விருப்பம் இருக்குமானால், அதை வளர்ச்சி விகிதம் என்று மாற்றிக்கொள்வார்களானால், சரியான விளக்கம் கிடைக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இவ்வளவு தடைகளுக்குப்

பிறகும் கூட, இவ்வளவு சிக்கல் களுக்குப் பிறகும் கூட, இவ்வளவு சிரமங்களுக்குப் பிறகும் கூட, இவ்வளவு ஓயாத போராட்டங்களை நீதி மன்றங்களோடு நடத்தியும் கூட, பொதுத்துறையைப் பொறுத்த வரையில் நாட்டுடமையாக்கப்படுவதில் வேகம் இருக்கிறது., குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வளர்ந்து இருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை அரசாங்கமே பேருந்துகளை நடத்துகிற போக்குவரத்துத்துறை நிர்வாகம் பற்றி இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இதே மன்றத்தில் பேசிய போது குறிப்பிட்டேன். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் அப்போது சுதந்திரா கட்சியின் தலைவராக இருந்தார்கள். அன்றைய தினம் நான் பேசுகிறபோது, அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் லாபத்தின் அடிப்படையில் இயங்காது என்று சொனபோது, பின்னர் லாபமே வராதா என்று கேட்டார்கள். அப்போது நான் அவர்களுக்குச் சொன்னதாக ஞாபகம், முதலாவதாக, பொதுமக்களின் திருப்தி அதுதான் முதல் அடிப்படை. போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நிறுவனங்களைப் பொறுத்த வரையில் முதலாவதாக பொது மக்களுக்கு அது திருப்தி அளிக்க வேண்டும். (பப்ளிக் சாடிஸ்பேக்ஷன்). இரண்டாவதாக அதிலே பணியாற்றும் அலுவலர்கள் அவர்கள் நல்ல குடும்பத்தில் வளமான குடும்பத்தில் உள்ளதுபோல் அவர்கள் வாழ்க்கை முறை அமைய வேண்டும். மூன்றாவதாக நமக்கு இலாபம் கிடைக்குமானால் அது நல்லது என்ற கருத்தை எடுத்துச் சொன்னேன். முதலில் மக்களுக்கு நாம் செய்யும் தொண்டு. இரண்டாவதாக, அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு நலம். மூன்றாவதாக அந்தத் தொழிலில் வருவாய் கிடைக்குமானால், அதுவும் சிறந்ததுதான். இந்த மூன்று அடிப்படையின் கீழ் தான் அந்த நிறுவனங்கள் பணியாற்றும் என்று நான் எடுத்துச் சொன்னேன். அந்த அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது இந்தப் பேரவைக்கு நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். நாமும் அந்தக் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து, இன்று பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு 13 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். தமிழக அரசு பேருந்துகளில் $7\frac{1}{2}$ லட்சம் பேர் நாள் ஒன்றுக்குப் பயணம் செய்கிறார்கள். மற்ற போக்குவரத்துத் கழகங்களின் நாள் ஒன்றுக்கு $11\frac{1}{2}$ லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். ஆகவே, இன்றைக்கு அரசாங்கம் இயக்குகிற பேருந்துகளின் மூலம் தமிழ் நாட்டில் உள்ள 32 லட்சம் பேர் நாள் ஒன்றுக்கு பயணம் செய்யும் வசதியை நாம் எற்படுத்தித் தந்து இருக்கிறோம்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது பிரயாணிகளுக்குப் திருப்தி அளித்து இருக்கிறது என்றார்கள். பிரயாணிகளுக்கு எந்த விதமான திருப்தியும் கிடையாது ஏராளமாக ஒரு பஸ்ஸில் பிரயாணிகள் ஏற்றிச் செல்லப் படுவதால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்தத் திருப்தி அளிப்பதில் நீங்கள் தோல்வி அடைந்து இருக்கிறீர்கள்.

1974 மார்ச் 15]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 60 பேர் கபாசிடி கொண்ட ஒரு பஸ்ஸில் 100 பேர் ஏற்றிக்கொண்டு , புளிமூட்டை அடைப்பது போல் அடைத்துக்கொண்டு செல்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு 5 பைசா இன்செண்டிவ் கிடைக்கிறது என்பதற்காக இப்படி புளிமூட்டை போல் அடைத்துக்கொண்டு பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதால் "சஃப கேட்" ஆகும்நிலை ஏற்படுகிறது. அதற்கு இந்த அரசாங்கம் என்ன செய்யப்போகிறது ?

திரு. சி. ஆறுமுகம் : குறிப்பிட்ட அளவுக்குமேல் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதாக குறிப்பிட்டார்கள். எங்கேயும் பொது மக்களை அப்படி ஏற்ற வில்லை. நான் ஒவ்வொரு நிலையத்திலும் பார்த்திருக்கிறேன். இடம் இல்லை என்று சொன்னாலும், பொதுமக்களே புட்போர்ட்டில் நின்றுகொண்டு தொங்கிக்கொண்டு வருகிறார்கள் . பொது மக்கள் சர்க்கார் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தால் தான் இப்படி ஏறி வருகிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : ஏற்றுகிறார்கள். இடமே இல்லை என்றாலும் மக்கள் ஏறுவதற்கு காரணம் வேறு வழியில்லை. அதற்கு வழி உண்டாக்குங்கள் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அரசாங்கம் நடத்தும் பேருந்துகள் மூலம் 32 லட்சம் பேர் ஒரு நாளைக்குப் பயணம் செய் கிறார்கள். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் சொல்வது போல் அவர்களுக்குத் திருப்தியில்லாமல் போனால் அந்த 32 லட்சம் மக்களும் அந்தப் போக்கு வரத்துத் துறையை சும்மா விட்டு இருப்பார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். சென்னை நகரத்தை பொறுத்த வரை யில், நெரிசல் நேரம் என்று ஒரு நேரம் இருக்கிறது. (பீக் அவர்ஸ்) சென்னை நகரத்திலுள்ள நிலையை வைத்துக்கொண்டு, பொதுவாக போக்குவரத்துத்துறை இயங்கும் நிலையை குறைகூறுவது நிச்சய மாக சரியாகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் அது மாநகர வழித் தடங்களை நடத்துவது என்ற அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது, அதிலே பல்வேறு விதமான பிரச்சினைகள் கிளம்புகின்றன என்பதையும் நான் உங்களின் கவனத்திற்குப் கொண்டுவர விரும்பகிறேன். ஏற்கெனவே என்னுடைய முன்னுரையில் எடுத்துச் சொன்னதுபோல், இந்தப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்கள் இப்போது லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதுக் கொண் டிருக்கின்றன. இங்கே கூட பேசுகிற போது சொன்னார்கள், இது என்ன பெரிய லாபம் என்று கேட்டார்கள். நான் உண்மையிலேயே நினைத்துக்கொண்டேன்., நஷ்டம் வந்தாலும் அவையில் கண்டிக்கிறார்கள் லாபம் வந்தாலும் அதையும் கண்டிக்கிறார்கள், பின்னர் இந்தத் துறையை எப்படி நடத்துவது என்பது எனக்கு உண்மையிலேயே புதி ராக இருந்தது. ஆனால், எதிர்க்கட்சியில் அங்கம் வகிக்கிறோம் என்ற

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 15

காரணத்திற்காக ஏதாவது எடுத்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கும் சூழ்நிலையில் இருப்பதால், இந்த பரிதாபத்திற்கு அவர்கள் எல்லாம் ஆளாகி இருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேனே தவிர வேறு அல்ல.

ஆனால் லாபம் மட்டும் என்ற கணக்கைப் பார்க்கக்கூடாது. போக்குவரத்து நிறுவனங்களை நாம் எடுத்து கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக மேற்கொண்டபொழுது 681 பேருந்துகளை மேற்கொண்டோம். இப்பொழுது 681 பேருந்துகள் தான் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. இரண்டு ஆண்டுகளில் 1,283 பேருந்துகள் அதிகமாக ஆகியிருக்கின்றன. வந்திருக்கக்கூடிய வருமானத்தை புதிய பேருந்துகளை வாங்கவும், புதிய பணிமனைகளைக் கட்டவும், புதிய இடங்களை வாங்கவும், அதே போல மற்ற வேலைகளைக் கவனிக்கவும் பயன்படுத்தியிருக்கிறோம். டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 30, 32 ஆண்டுகளாக நடத்தி அவர்கள் 340 பஸ்களையே வைத்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால், அரசாங்கம் மேற்கொண்ட இரண்டு ஆண்டுகளில் "It has doubled its capacity" அந்த அளவுக்கு "ரேட் ஆஃப் எக்ஸ்பான்ஷன் விரிவாகி இருப்பதை நாம் பார்க்கிறபொழுது வருமானம் மக்களுடைய வசதிக்காக, நன்மைக்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை அப்படியே வைத்திருந்து இரும்புப் பெட்டியில் பூட்டி வைக்கவில்லை என்பதையும் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டால், எந்த அளவுக்கு அந்தத் துறை வருவாயை ஈட்டி த்தந்திருக்கிறது என்பதை நாம் உணர்ந்துகொள்ள முடியும்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசுகின்ற பொழுதுகூட நஷ்டக் கணக்கையெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த நஷ்டத்திற்கெல்லாம் என்ன காரணங்கள் என்று ஏன் நீங்கள் கண்டு பிடிக்கவில்லை என்று கூட கேட்டார்கள். நஷ்டத்திற்கெல்லாம் என்ன காரணங்கள் என்பதைக் கண்டு பிடித்ததன் காரணமாகத் தான், அவைகளில் என்ன ஓட்டை உடைசல்கள் இருக்கின்றன, அவற்றை எப்படி செப்பனிடமுடியும் என்பதைப்பற்றி சிந்தித்ததன் காரணமாகத்தான், நன்றாகச் செய்து சீரமைத்ததன் மூலமாக ,நிர்வாக சீர்திருத்த அமைப்புகள் மூலமாக, பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியதன் மூலமாக, அதிகாரங்களை பரவலாக ஆக்கியதன் மூலமாக, தொழிலாளிகளுடைய ஒத்துழைப்பை பெற்றதன் மூலமாக, இதுவரையில் மைனஸில் இருந்ததை நாம் இன்றைய தினம் பிளசுக்கு கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதுவரையில் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்ததை லாபத்துக்கு நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம் என்பதை நான் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், 1971–72-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் ரூ. 132 லட்சம், ஒரு கோடி 32 லட்சம் நஷ்டம் இருந்தது. இன்றையதினம் ரூ. 91 லட்சத்திற்கு வந்திருக்கிறது லாபத்தில். ரூ. 132 லட்சம் நஷ்டத்தையும் சரிகட்டி, ரூ. 91 லட்சம் கூடுதலாக வந்திருக்கிறது என்ற கணக்கைப் பார்க்கிறபொழுது, கிட்டத்தட்ட ரூ. $2\frac{1}{4}$ கோடி இரண்டு ஆண்டுகளில் லாபகரமாக ஆக்கியிருக்கிறது என்பதை நம்மாலே

புரிந்துகொள்ளமுடியும். அந்த வகையிலே பார்க்கிற பொழுது போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் பொதுவாக நல்ல முறையில் இயங்கி வருகின்றன என்ற கருத்தை நான் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த டிக்கெட்டுகளைக் பற்றிச் சொன்னார்கள், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள். அவர்களுக்கு நிச்சயம் அதைப்பற்றி வினா எழுப்புவதற்கு உரிமை உண்டு. ஆதலால் தான் நானும் சட்டமன்றத்தில் அதற்கான பதிலை தெரிவிக்கலாம் என்று காத்துக்கொண்டிருந்தேன். நல்ல வேளையாக இங்கே அதையும் எழுப்பினார்கள். நாள் ஒன்றுக்கு சென்னை மாநகரத்தில் மட்டும் விநியோகம் ஆகின்ற டிக்கெட்களின் எண்ணிக்கை 180 லட்சம். இந்த டிக்கெட்களை அச்சடிக்கின்ற இயந்திரங்கள் இந்த ஸீரியல் நம்பரை ஒவ்வொரு டிக்கெட்டுக்கும் போட்டுக் கொண்டே வரும். அந்த இயந்திரங்களை நாம் வெளிநாடுகளிலிருந்து வாங்கி வைத்திருக்கிறோம். அவைகளில் சில நேரங்களில் ஏற்படுகின்ற மெகானிகல் டிஃபெக்டினால், ஸ்பிரிங்கில் இருக்கின்ற வீக்னஸினால் கிராங் ஷாப்ட் ஸ்டக் அப் ஆகிவிடுகிறது. அதனால் இப்படிப்பட்ட தவறுகள் நடப்பது உண்டு. இவற்றை அவ்வப்பொழுது பார்த்து பிரித்து எடுத்துவிடுவது சாதாரணமாக செய்யக்கூடிய காரியம். ஆனாலும் அந்த அளவுக்கு டிக்கெட்கள் ஏராளமாக புழக்கத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால், ஒன்றிரண்டு நம்பர்களில் இப்படி ஆகிவிடுகிறது. இதனால் யார் யாரோ வேறு போலி டிக்கெட்களை அடித்து விற்று அதன் மூலம் வருமானம் குறைகிறது என்று கூறுவது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், சரியானது அல்ல.

ஆனாலும், அரசாங்கப் போக்கு வரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் டிக்கெட்களை அடிப்பதற்காக சில தனியார் அச்சகங்களில் இது வரையில் கொடுத்து வந்திருக்கிறார்கள். எங்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் அச்சகங்களில் இனிமேல் டிக்கெட்கள் அச்சடிக்கின்ற தன்மையை, டிக்கெட்கள் அடிக்கக் கொடுப்பதைக் குறைத்துக்கொண்டு, அரசு அச்சகத்தின் மூலமாகவும், அதேபோல் அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய சொந்த அச்சகத்தை நிறுவுவதன் மூலமாகவும் டிக்கெட்களை அச்சடித்துக்கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். இவற்றையெல்லாம் ஆள் போட்டுப் பார்த்து சரி செய்துகொள்ளவேண்டும் என்று கூறினால், எத்தனையோ கிளார்க்குகளை வேலைக்கு அமர்த்தவேண்டியிருக்கும், அவர்களுக்காக ஆகும் செலவு இதைவிட அதிகமாகும். ஆகவே, இதைக் கண்டு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அஞ்சத் தேவையில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் வருமானம் அதிகரித்துக்கொண்டே இருக்கிறது, வருமானம் குறையவில்லை. ஆகவே இதைப்பற்றி அஞ்சத் தேவையில்லை என்று நான் முதலில் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை மாநகரதைப் பொறுத்தவரையில் என்ன திட்டங்கள் என்றெல்லாம் எடுதுதுச் சொன்னார்கள், ஐயாசாமி அவர்களுடைய பரிந்துரைகளையெல்லாம் என் செயல்படுத்தவில்லை என்பதையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவற்றை ஒவ்வொன்றாக நாம் செய்து வருகிறோம். ஒரு வழித்தடத்தில் அந்த முறை செயல்படுத்தப்பட்டு

வருகிறது. மேலும் இரண்டு வழித் தடங்களில் அந்த முறையை செயல் படுத்தச் சொல்லி அனுமதித்திருக்கிறோம். திடீரென்று ஒரே நாளில் எல்லா வற்றையும் அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டால், என்ன நிலைமை என்று அறிவது கடினமாக இருக்கும். பயணிகளுக்கு எந்த பஸ் எங்கே போகிறது என்பதைத் தெரிந்துகொள்வது பிரச்னையாக ஆகிவிடும். மேலும், தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்புத் தேவை. அதற்குத் தகுந்த டிரெயினிங் தேவை. பயணிகளுக்கு அதைப்பற்றி முழு விளக்கங்களும் தேவைப்படுகின்றன. ஆகவே இதைப் படிப்படியாகச் செய்யவேண்டும் என்று அரசு செய்து கொண்டுவருகிறது. அவற்றை புறக்கணிக்கும் நோக்கம் நிச்சயம் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்பு கிறேன்.

அதேபோல மாநகரத்திலிருக்கிற போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்ப்ப தற்கு வேறு வழியில்லையா என்று மாண்புமிகு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கேட்டார்கள். உண்மையாக, அது கேட்கப்பட வேண்டிய கேள்வி. இதற்கு வழியே இல்லையா என்று டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் மட்டும் கேட்கவில்லை. நாங்களும் கேட்டோம். நாங்கள் கேட்டது மட்டு மல்ல. இந்த நாட்டினுடைய பிரதமர் இந்திரா காந்தி அவர்களும் கூட கேட்டார்கள். ஆனால் இன்னும் வழி பிறக்கவில்லையே என்று கருதுகிறபொழுது, ஏன் இன்னும் வழி பிறக்கவில்லை என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கும்பொழுது "மாஸ் ராபிட் டிரான்ஸிட் சிஸ்டம்" ஒன்றை நாம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நம்முடைய அரசு வற்புறுத்தி வருகிறது. அதற்கும் மத்திய சர்க்காரின் பதிலைக் காணோம்.

அதோடுமட்டுமல்ல. மாநகரங்களைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே எந்தப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தினாலும், நஷ்டத்தில்தான் நடக்க வேண்டும். டெல்லி மாநகரத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட, அவர்கள் நடத்த முடியாமல் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 3 கோடி, 4 கோடி என்று மத்திய சர்க்காருடைய பணத்தைக் கொண்டுதான் அங்கே பணியாற்று கின்ற ஊழியர்களுக்கும் சம்பளம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும சொல்லப்போனால், அந்த மாபெரும் நகரப் போக்குவரத்தைச் சரி செய்வதற்குச் சென்னையிலிருந்து யாராவது நீங்கள் ஆட்களை தர முடியுமா என்று நம்மைக் கேட்டபொழுது, நம்மிடத்திலே பணியாற்றிய தொழில் நுட்ப வல்லுநனர் இன்றைக்கு டெல்லிக்கு அனுப்பப்பட்டு, அவர்களும் டெல்லி மாநகர போக்குவரத்தை எப்படி சரிசெய்வது என்பதைப்பற்றி செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்ற செய்தியையும் நான் இந்த மன்றத்திற்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சரி, பம்பாய் மாநகரத்தில் ஏதாவது கொஞ்சம் சீர்திருத்தம் செய்திருப் பார்களா என்று நாம் பார்த்தால், பத்திரிகையில் செய்தி வந்திருக்கிறது, அவர்கள் அரசுக்குக் கட்டவேண்டிய 6 கோடி ரூபாய் வரியையே கட்ட முடியாமல் தவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற செய்தியும் நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது.

கல்கத்தாவை நிச்சயம் நம்மால் காப்பி அடிக்க முடியாது என்பதை நீங்கள் நன்ருக அறிவீர்கள்.

இன்னும் ஒரு வேடிக்கை. எல்லா வகைகளிலுமே முன்னேறிய, இன்னும் சொல்லப் போனுல், உலக நாடுகளில் அமெரிக்காவோடு சரி சமமாக மட்டுமன்றி, சின்னஞ்சிறு நாடாகிய ஜப்பான் நாட்டில் என்ன நிலைமை என்று பார்ப்போமேயாஞல் டோக்கியோ நகரத்தில் அவர்களுக்கு நஷ்டம் ரூ. 20,36,000—743 ஆயிரம் என்ஸ் 1966-ல். 1973-ல் அது இரண்டு மடங்காக ஆகிக்கொண்டிருக்கிறது.

லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் எற்கெனவே மன்றத்தில் அதற்கான தகவல்களைக் கொடுத்திருக்கிறேன். ஆகவே, பெரு நகரங்களாக ஆங்காங்கு இருக்கிற நகரங்களில் பேரரசு மான்யம் கொடுப்பதன் மூலமாகவும், உதவி செய்வதன் மூலமாகவும், அதிக பஸ்களை வாங்கி விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமே தவிர, அந்தந்த மாநகரப் போக்குவரத்தே தானே இயங்குகின்ற தன்மையிலே அதை விட்டுவிடுவது நிச்சயம் சரியாகாது.

அந்த வகையிலே தான் நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் பிரதமர் இந்திராகாந்தி அவர்களுக்குக் கூட கடிதம் எழுதியிருக்கிருேம். சென்னை மாநகரத்தில் டீஸெல்லுக்கு வரி விலக்கும், அதேபோன்று டயர் போன்ற பொருள்களை வாங்குகின்ற போது விதிக்கப்படுகின்ற எக்சைஸ் டியூட்டியலிருந்து விலக்கும் அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுள்ளோம். ஆனல், எந்தவிதமான பதிலும் இன்னும் நமக்குக் கிடைக்கவில்லை. பணம் கிடைக்குமானுல் ஓரளவுக்கு நாம் அதிகமாக பஸ்களை வாங்கி விடலாம். நிரந்தரமான பரிகாரம் என்னவென்ருல், "மாஸ் ராபிட் டிரான்ஸிட் சிஸ்டம்" இன்னும் கொஞ்சம் தற்காலிக பரிகாரம் கொஞ்சம் ரயில்வே எலக்ட்ரிபிக்கேஷனை தாராளமாக மத்திய சர்க்கார் மாநில சர்க்காருக்குச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இன்னும் கொஞ்சம் நேரம் எடுத்துக் கொண்டு முடித்து விடுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பொதுவாக மாநகரங்களைப் பொறுத்தவரையில் அது அந்தந்த மாநிலத்துக்குச் சொந்தம் என்ற மனப்பான்மை நிச்சயம் கூடாது. மாநகரங்கள் ஒரு நாட்டிற்கே சொந்தம். கல்கத்தாவானுலும் சரி, பம்பாய் ஆனுலும் சரி, டெல்லியானுலும் சரி, சென்னையானுலும் சரி, ஏதோ கல்கத்தா மேற்கு வங்காளத்துக்குச் சொந்தம் என்ருே, பம்பாய் மராட்டியத்திற்குச் சொந்தம் என்ருே, அல்லது சென்னை தமிழகத்திற்குச் சொந்தம் என்ருே நிச்சயம் விட்டுவிடக்கூடாது. இந்த மாநகரங்கள் இந்திய துணை கண்டத்தின், இந்திய பெருநாட்டின் நாகரிகத்தினுடைய சின்னங்களாக அமையக்கூடிய இடங்கள், நாகரிகம் வளரக்கூடிய இடங்கள் என்பதை கவனத்தில் கொண்டு பார்க்கும்பொழுது, இந்த மாநகரங்களை நல்ல முறையில்

பாதுகாக்க வேண்டியது, இங்கெல்லாம் போக்குவரத்தை சீரான முறையில் அமைத்துத்தர வேண்டியது இந்திய பேரரசினுடைய பெருங்கடமை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[பிற்பகல் 1-30.]

அடுத்தபடியாக இங்கே பேசுகின்றபோது வரி அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது; வட்டிக்குப் பணம் வாங்கித்தான் பஸ்களை ஓட்டவேண்டியிருக்கிறது, ஆகையால் கட்டண உயர்வு இல்லாவிட்டால் இந்தத் தொழிலை நடத்த முடியாது; அதனுல் ஒன்றில் அரசாங்கமே எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்; இல்லாவிட்டால் விட்டுவிடுங்கள் என்று அம்மையார் அவர்கள் சொன்னுர்கள். அதே அடிப்படையில்தான் திரு. ஆறுமுகம் அவர்களும் சொன்னுர்கள்.

இந்தக் கட்டண உயர்வு அதிகப்படுவதற்கு அடிப்படைக் காரணம் ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்காகத்தான் என்று நிச்சயமாக நம்பவேண்டிய தேவை இல்லை. உண்மை என்னவென்ருல் விலைவாசி கூடியதன் காரணமாக, பஸ் முதலாளிகள் இந்தக் கூடுதல் கட்டணத்தை வசூலித்து யார் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கொடுக்கிருர்களோ, அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற சூழ்நிலைதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானுல், அரசாங்கம் போக்குவரத்தை நடத்துகிறது. விகிதாச்சார முறைப்படி ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும்போது இந்த உண்மை தெரியும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 43 சதவிகிதம் டயர், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்காக ஒதுக்கப்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 43·6 சதவிகிதம் வருகின்ற வருமானத்திலிருந்து செலவிடுகிருர்கள். அதாவது 10 கோடி ரூபாய் வருமானம் என்ருல் $4\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்காகச் செலவிட வேண்டியிருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் சொன்னதைப்போல ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தயாரிப்பவர்கள் அதைத் தங்களுடைய சொந்த ஆதிக்கத்திலே வைத்துக் கொண்டிருக்கிருர்கள். உதாரணமாக அசோக் லேலண்ட் நிறுவனம் இருக்கிறது. அவர்கள் நமக்கு சேசிஸ் தயாரித்துத் தருகிருர்கள். ஆனுல் அதற்கான உப பொருட்களை உற்பத்திச் செய்கிருர்களா என்ருல் இல்லை. சேசிஸ் மட்டும் செய்து தருகிருர்களே தவிர ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கு உப பொருட்களை உற்பத்தி செய்யவேண்டுமென்ற எண்ணம் அவர்களுக்கு இல்லை.

இன்னொரு வேடிக்கை என்னவென்ருல், துணைப் பொருட்களை அவர்கள் பல தொழிற்சாலைகளில் செய்துவருகிருர்கள். அங்கிருந்து நாம் நேரடியாக வாங்கிக்கொள்ள முடியாது. அசோக் லேலண்ட் போன்ற நிறுவனங்களுக்குத்தான் கொடுக்கிருர்கள். ஒருமுறை அசோக் லேலாண்ட் நிறுவனத்தில் வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டதால், அந்த நிறுவனத்தை மூடிவிட்டார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய பொருட்களை, தயாரித்த தொழிலதிபர்களே வைத்திருந்தார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டியதை எங்களுக்குத் தாருங்கள் என்று கேட்டோம்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அதற்கு எங்களுக்கு உரிமை இல்லை; அவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எங்களுக்குத் தேவைப் படுகின்ற பொருட்களைத் தாருங்கள்; அதற்கான ராயல்டியை வேண்டுமென்றால் அவர்களுக்குக் கொடுங்கள் என்று சொன்னோம். அதற்குக்கூட கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். மத்திய அரசுக்கு அதைப்பற்றிச் சொன்னோம். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இந்தத் துணைப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்து, அவர்கள் கட்டுப்பாட்டிலேயே வைத்துக்கொள்கிறார்கள். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு உற்பத்தி செய்ய வேண்டுமோ, அந்த அளவுக்குச் செய்வதில்லை. They are creating an artificial scarcity வேண்டுமென்றே ஒரு பற்றாக்குறையை உருவாக்குகிறார்கள் அது மாத்திரமல்ல மார்க்கெட்டை கண்ட்ரோல் பண்ணுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் வைத்தது சட்டம் என்ற நிலைமை வந்துவிடுகிறது.

மத்திய அரசின் "இண்டஸ்டிரியல் டெவலப்மெண்ட் மினிஸ்டிரியின் சார்பில் நடைபெற்ற எல்லா போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இதைப்பற்றி சொன்னோம். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இதை ஒரு வர்த்தகச் சூதாட்டமாக நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னோம். தேவையான அளவுக்கு உற்பத்தி செய்யாமல், அரசு கேட்டாலும் பொருட்களைத் தராமல் மார்க்கெட்டை அவர்கள் கண்ட்ரோலில் வைத்துக்கொண்டு, இப்படி விலை ஏற்றத்தை உண்டுபண்ணுகிறார்கள் என்று சொன்னோம். 3, 4 மடங்கு விலையை கூட்டிவிடுகிறார்கள். அவர்களிடம் ஏன் இப்படி விலையைக் கூட்டுகிறீர்கள் என்றால் எங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்கள் கிடைக்கவில்லை என்கிறார்கள். இல்லை என்றால் நாம் கேட்கும் பொருட்கள் இல்லை என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். ஆனால் வெளியே 3, 4 மடங்கு கூட்டி விற்கிறார்கள். இதுதான் இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமை. அதனால் ஏழை எளிய மக்களுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கட்டண உயர்வை அரசாங்கம் வசூல் செய்து முதலாளிகளுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது.

ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களைப் போடுகிறோம். பணக்காரர்கள் பணக்காரர்களாகவும், ஏழைகள் ஏழைகளுமாகவே இருப்பதற்கு இதுதான் காரணம். மார்க்கெட்டை அவர்களே கண்ட்ரோல் செய்கின்ற நிலைமை இருப்பதால், அவர்கள் சொல்லுவதுதான் சரி என்று "டிக்டேட்" செய்கிறார்கள். பப்ளிக் செக்டாராக இருந்தாலும், பிரைவேட் செக்டாராக இருந்தாலும் கூடுதல் கட்டணத்தை வசூல் செய்து அவர்களிடம்தான் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த உண்மையை சில புள்ளிவிபரங்கள் மூலம் மேலும் விளக்க விரும்புகிறேன். சேசிஸ் 1964-ல் விலை 54,850 ரூபாய். ஆனால், இன்றைக்கு அதன் விலை 1,05,275 ரூபாய். 1964-ல் டீசல் விலை—ஒரு பஸ்ஸுக்கு 11,700 ரூபாய், இன்றைக்கு அதற்கு 20,000 ரூபாய் ஆகிறது. 1964-ல் ஒரு பஸ்ஸுக்கு டயருக்கு ரூ. 2,100. ஆனால், இன்றைக்கு அதற்கு 5,500 ரூபாய் ஆகிறது. 1964-ல் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை—ஒரு ஆண்டுக்குச் செலவானது 7,600 ரூபாய்; இன்றைக்கு 13,700 ரூபாய் இப்படிக் கணக்கை பார்க்கிறபோது யாருக்கு இந்தப் பணம் போகிறது என்பதும், அரசாங்கம் போடுகின்ற வரிப்பணம் அரசாங்க கஜானாவுக்குப் போகவில்லை என்பதும் தெளிவாகும்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 15

இப்படிப்பட்ட பொருட்களை உற்பத்தி செய்கின்ற தனியாருக்குத் தமிழ் நாட்டு மக்கள் மட்டுமல்ல; இந்தியா பூராவிலும் இருக்கின்ற மக்களும் பெனல்டி—இந்த அபராதத்தை முதலாளித்துவ பொருளாதார கொள்கைக்குச் செலுத்திதான் தீரவேண்டியிருக்கிறது; வேறு வழியில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த விபரங்களை எல்லாம் மத்திய அரசுக்குச் சுட்டிக் காட்டினோம். அவர்களுக்கு இருக்கின்ற தர்ம சங்கடம் என்னவென்றால் அவர்களும் இதில் தலையிடமுடியவில்லை. ஏனென்றால் அவர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் அப்படிப்பட்ட கம்பெனிகளுக்குத் தலைவர்களாக இருக்கிறார்கள். அந்தத் தலைவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சி வேட்பாளர்களாகவும் வருகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கும் இந்தச் சிக்கலிலிருந்து நிச்சயமாக இந்த நாடோ அல்லது பொருளாதார நெருக்கடியோ விடுபட முடியாது என்பதை மட்டும் என்னால் உணர்ந்து கொள்ள முடிகிறது.

TIHRU M. A. LATHEEF: The Hon. Minister has just now pointed out that the complete right of production has been monopolised by the concerned entrepreneurs and also the right of distribution has been completly held by them. In order to ensure optimum production in the important industries and also to ensure proper judicious and equitable distribution so that the products may reach the consumers, will the Government examine the feasibility and possibility, constitutionality and legality, to bring in a comprehensive legislation to completely control the right of production and right of distribution so that all the difficulties that have been enumerated may be removed and surmounted ?

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Unfortunately Government is not so sovereign to bring in a comprehensive legislation to control means of production and distribution. At the same time absolute powers are vested with the Government of India. Under the present set-up, the Government of India is also conniving with such forces. So, there is no hope nor futere for such ideas.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I strongly object to the word ' conniving with such forces '. We are also step by step introducing socialism. You cannot say that we are conniving. You have not done well in your sphere. How can you blame the Centre that they are conniving, with such forces ?

1974 மார்ச் 15 திரு. ச. இராமச்சந்திரன்

The Hon. Thiru S. RAMACHANDRAN : We are going up step by step. No doubt the Congress is going down step by step.

அரசு அச்சகத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஒவ்வொரு மாவட்டத் தலை நகரிலும் அரசு அச்சகம் நல்லமுறையில் நிறுவப்பட வேண்டுமென்ற யோசனை அரசின் பரிசீலனையில் இருந்துவருகிறது. மதுரையில் இருக்கிற அச்சகத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். உடனடியாக அந்த வேலை தொடங்க இருக்கிறது என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஊனைக் கரை அச்சகத்தைப்பற்றி டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். அது இந்த ஏப்ரல் மாதம் 1-ந் தேதி வேலையைத் தொடங்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம்; அந்த நாளில் வேலை தொடங்கப் பட்டுவிடும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அச்சகத்திலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களின் வேண்டுகோள்களையும் நாங்கள் சீரான முறையிலே பரிசீலனை செய்துவருகிறோம். ஓவர் டைம் என்ற பெயரால் தொழிலாளர்கள் கஷ்டப்பட்டு உழைக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள். அதையும் மூன்று ஷிப்ட் ஆக்குவதற்கு ஒரு ஒப்பந்த அடிப்படையில் விரைவிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட இருக்கிறது. அதனால் எல்லாத் தொழிலாளர்களும் ஊக்கத்தோடு பணியாற்றத் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசு அச்சகங்கள் எல்லா வகையிலும் நல்ல முறையில் இயங்கும். அங்கிருக்கிற தொழிலாளர்கள் மிகுந்த ஊக்கத்தோடு பணியாற்றத் தயாராய் இருக்கிறார்கள். உங்கள் நம்பிக்கைக்கேற்ற முறையில் இந்தத்துறையில் உள்ள தொழிலாளர்கள் ஊக்கத்தோடு, நல்லமுறையில் பணியாற்றத் தயாராய் இருக்கிற போது இந்த மானியத்திற்கு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுப்பதில் பயன் இல்லை.

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். இதற்கு மத்திய சர்க்காருடைய நேரடிப் பார்வையில் கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கான சட்டங்களை இயற்ற அதிகாரம் இருக்கிறது. ஆனால் இன்றையதினம் கப்பல் கம்பெனிகள் தனியாரிடத்தில் இருக்கின்றன. நாம் இதைப் பொதுத்துறையில் வர வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். சொல்லப்போனால் இன்றைக்குத் தமிழகம் தான் முதன் முதலாக பொதுத்துறையில் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதாகத் துவங்கி கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொதுத் துறையில் கொண்டுவர முன்வந்திருக்கிறது. இதற்கும் உங்கள் எல்லோருடைய ஆசியும், ஒத்துழைப்பும் தேவை. ஆகவே இந்த மானியக் கோரிக்கைகளுக்குக் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானத்தைத் திரும்பப் பெற்று, இதனை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு வேண்டி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

<u>திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்:</u> தண்டையார்பேட்டை பணிமனையில் கழிந்த 7 மாதங்களாக 98 தொழிலாளர்கள் தற்காலிகமாக வேலைநீக்கம் செய்யப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: புதியதாக விவரம் கொடுக்கக்கூடாது.

திரு ஜே. ஜேம்ஸ்: அவர்கள் மீது கருணை வைத்து அவர்களை வேலையில் அமர்த்த அரசு முன் வருமா? -

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அந்தக் கருத்தைச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் தொழிற்சங்கம் அமைத்து ஊர்வலம் போய், போராட்டம் நடத்தித்தான் சலுகை பெறவேண்டுமென்ற நிலையில் நாம் அவர்களை விட்டுவைக்கவில்லை. ஊக்கபோனசு, வருடாந்திரபோனசு, ஆண்டு வருமான உயர்வு, வீட்டுப்படி, என்பதாக நாம் இப்படி அவர்களுக்குப் பல விதமான சலுகைகளை முன்மாதிரியாக இருந்து செயலாற்றி வருகிறோம். ஆனால் வேண்டுமென்றே எங்கோ போலீசாருடன் தகராறை ஏற்படுத்திக் கொண்டு—சென்னை நகர பொதுமக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படுகிற வகையில் அங்கங்கே பஸ்களை நிறுத்தி இடைஞ்சல் செய்வது என்றால் அது சரியல்ல. மக்கள் நலனுக்கு அது ஏற்றது அல்ல. காவல் துறையினர் வழக்குத் தொடர்ந்து இருக்கிறார்கள். என்ன நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதைப் பரிசீலிக்கிறோம்.

திருமதி த.ந. அனந்தநாயகி: மினி பஸ், இன்னும் பட்பட் என்று டெல்லியில் 4 பேர்கள் ஏறிப்போகிற சின்ன ஆட்டோ ரிக்ஷா போன்றவற்றை இங்கேவிட முன்வருவார்களா? டாக்சி கட்டணங்கள் உயர்ந்து விட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. வெட்டுத் தீர்மானங்கள். திரு லத்தீப் அவர்கள் அவரது வெட்டுத் தீர்மானத்தை திரும்பப்பெறுகிறாரா?

THIRU M. A. LATHEEF: Sir, I have given a cut motion with regard to distribution of tyres. The point is this. Out of the reply of the Hon. Minister, I am unable to........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் வற்புறுத்துகிறீர்களா? உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தைத் திரும்பப்பெறுகிறீர்களா?

THIRU M. A. LATHEEF: Out of the reply given by the Hon. Minister, I have to draw the attention of the Minister and point out..........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அது முறை அல்ல. வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா இல்லையா என்பதைமட்டும்தான் சொல்லவேண்டும்.

1974 மார்ச் 15]

THIRU M. A. LATHEEF : Such a thing has happened in the House several times.

MR. SPEAKER : No, no.

THIRU M. A. LATHEEF : May I be heard, Sir, ? In this House, it has happened several times and that is this. When a member is asked whether the particular cut motion is withdrawn or pressed the Member gets a clarification from the Hon. Minister, if the Minister had not answered his point..............He is entitled to it.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறையே அல்ல.

THIRU M. A. LATHEEF : It has happened in this House.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறை அல்ல, அதை அனுமதிக்க முடியாது.

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, I am raising a point of order. The Member's right is there ; when a particular cut motion given by a member is to be withdrawn or put to vote, he wants to draw the Minister's attention to the particular problem raised by him in his cut motion, if that problem is not met by the reply given by the Minister and he can do so when the Chair asks the concerned Member whether he presses or withdraws his cut motion. He is entitled to get a clarification from the Minister. That right is denied to me now.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்படி வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்தவர்கள் எல்லோரும கேட்பது என்றால், அவையை நடத்தி முடிக்க முடியாது. ஓட்டுக்கு வருகிற நேரத்தில் நீங்கள் உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா இல்லையா என்பதைத்தான் சொல்ல வேண்டும். அதில் புதுக்கருத்தைச் சொல்ல முடியாது. அல்லது தாம் சொன்ன கருத்துக்கு எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் பதிலளிக்கவில்லை, அதற்கு அமைச்சர் பதிலளிக்க வேண்டும் என்றும் வற்புறுத்த முடியாது.

திரு எம்.ஏ. லத்தீப் : அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது ஒரு சிலரிடத்திலே உள்ள மெஜாரிட்டி காரணமாக இன்றைக்கு அவர்களைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத நிலையில் இருக்கிறோம் என்றார்கள். அதற்குத் தான் என் சட்டம் கொண்டு வரக்கூடாது என்று நான் கேட்கிறேன்.

நாம் சட்டத்தைக் கொண்டுவர முடியும். அப்படிப்பட்ட சட்டத்தைக் கொண்டுவர தாம் ஆவன செய்வதாக அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி அளிக்கவேண்டும். இதை வற்புறுத்தத்தான் நான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் டிஸ்ட்ரிப்யூஷனை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். ப்ரொடக்ஷன் அவர்கள் கையில் இருக்கிறது. நாம் டிஸ்ட்ரிப்யூஷனை மட்டும் எடுத்துக்கொண்டு என்ன பயன்?

திரு எம்.ஏ. லத்தீப்: ப்ரொடக்ஷனைத்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தை திரும்பப் பெறுகிறீர்களா, இல்லையா ?

THIRU M. A. LATHEEF : I do not press my cut motion.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : பஸ்ஸில் பயணம் செய்கிறபோது தமிழ் படித்த கண்டெக்டர்கள் கூட "வாய்யா, போய்யா" என்று பேசுகிறார்கள். அப்படியே பேசக்கூடாது. டிக்கெட் கொடுக்கும்போது எச்சில் தொட்டு கிழித்துக்கொடுக்கக்கூடாது.

கோரிக்கை எண் 3-க்கு திருவாளர்கள் ஏ. சுவாமிதாஸ், கே. டி. கே. தங்கமணி, கே. எஸ். கோதண்டராமையா ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையில் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 74,99,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.''

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

1974 மார்ச் 15]

கோரிக்கை எண் 39-க்கு திருவாளர்கள் கே. எஸ். கோதண்டராமையா, கே. எ. வகாப், கே. டி. கே. தங்கமணி, பெ. சௌந்தரபாண்டியன், கே. பி. கோபால் ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. எம். சுரேந்திரன் அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,98,67,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக்கோரிக்கை எண். 53-க்கு திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் அவர்கள் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

திரு. எஸ். வடிவேல் அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி:

"நிதிக் கோகை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ 3,12,81,400—க்கு மேற் படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 43-க்கு திருவாளர்கள் பெ. சௌந்தரபாண்டியன், கே. டி. கே. தங்கமணி, ஜே. ஜேம்ஸ், எம். எ. லத்தீப் ஆகியோர் கொடுத்திருந்த தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுககொள்ப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள் அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,05,69,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல் கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளைக் காலை 9 மணி அளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 1-52 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

6. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

172. Notification issued with G. O. Ms. No. 2670, Rural Development and Local Administration, dated the 29th November 1973 in regard to division of Chingleput Municipality into twenty-four wards and reservation of two seats for Scheduled castes and three seats for Women in the Chingleput Municipal Council. [*Laid on the table of the House under section* 304(d) *of the Tamil Nadu District Municipalities Act,* 1920 (*Tamil Nadu Act V of* 1920).]

173. Notification issued with G. O. Ms. No. 851, Labour and Employment, dated the 27th December 1973 in regard to certain amendments to the Tamil Nadu Weights and Measures (Enforcement) Rules, 1967. [*Laid on the table of the House under section* 43(4) *of the Tamil Nadu Weights and Measures* (*Enforcement*) *Act,* 1958 (*Tamil Nadu Act XX of* 1958).]

174. Notification issued with G. O. Ms. No. 2416, Agriculture, dated the 12th December 1973 in regard to declaration of notified market area for Kivalur market in respect of paddy in Thanjavur district. [*Laid on the table of the House under section* 29(4) *of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act,* 1959 (*Tamil Nadu Act* 23 *of* 1959).]

175. Notification issued with G. O. Ms. No. 2833, Rural Development and Local Administration , dated the 26th December 1973 in regard to division of Rajapalayam Municipality into thirty-two wards and reservation of two seats for Scheduled Castes and one seat for Women in the Rajapalayam Municipal Council. [*Laid on the table of the House under section* 304(d) *of the Tamil Nadu District Municipalities Act*, 1920 (*Tamil Nadu Act V of* 1920).]

176. Notification issued with G. O. Ms. No. 95, Rural Development and Local Administration, dated the 18th January 1974 in regard to division of Kuzhithurai Municipality into sixteen wards and reservation of one seat for Women in the Kuzhithurai Municipal Council. [*Laid on the table of the House under section* 304(d) *of the Tamil Nadu District Municipalities Act*, 1920 (*Tamil Nadu Act V of* 1920.)]

B. *Reports, Notifications and Other Papers.*

@ 65. A Review on Nationalised Transport in Tamil Nadu 1973–74 (English and Tamil).

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

@ **Despatched to Members on 13th March 1974.**

(41-ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் உரை.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்" என்பதன்கீழ் ரூ. 10,98,67,100 மானியத்தையும், கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு" என்பதன்கீழ் ரூ. 3,12,81,400 மானியத்தையும் அரசுக்கு வழங்குமாறு நான் வேண்டுகிறேன்.

2. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுவது குறித்த ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

3. 1972-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கையை முன்வைத்தபோது, "குகையின் இருளைக் கடந்துவிட்டோம். இப்போது நாம் ஒளியைக் காணத் தொடங்கியிருக்கிறோம்" என்று நான் குறிப்பிட்டேன். போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் நாம் குகையைக் கடந்து விட்டோம் என்றும், 1973-ஆம் ஆண்டில் ஆதாயமோ இழப்போ இல்லையென்றும் நான் கடந்த ஆண்டில் குறிப்பிட்டேன். கடந்த பத்தாண்டுகளாக போக்குவரத்துத் துறை சீராகச் செயல்படுவதற்காக ஆண்டு தோறும் முறை தவறாமல் வரிகளைச் செலுத்திவரும் மக்களுக்கு இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இனியும் சுமையாக இராது என்பதை மகிழ்வுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1973-74-ஆம் ஆண்டில் முடியும் நிதியாண்டில், வரி விதிப்புக்கு முன்னர் ரூ. 91 லட்சம் ஆதாயம் கிடைக்கும்.

4. இந்நாட்டின்—உலகத்தின் ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிவரும் போக்குவரத்து அமைப்புக்கு இணையாகச் செயல்பட்டு வரும் சென்னைப் பெருநகர்ப் போக்குவரத்து தொடர்ந்தாற்போல் இழப்பில் இயங்கி வருவதை இம்மன்றம் அறியும். சென்னை பெருநகர்ப் போக்குவரத்து அமைப்பிற்கு 1973–74-ஆம் ஆண்டில்

சுமார் ரூ. 84 லட்சம் விரயம் ஏற்படுமென்பது எனது மதிப்பீடு. இதற்கு மாறாக, தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறை ரூபாய் ஒரு கோடி ஆதாயம் பெறுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 45 லட்சமும் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் சேர்ந்து ரூ. 30 லட்சமும் ஆதாயம் பெறுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கிட்டும் ரூ. 1.75 கோடி மொத்த ஆதாயத்தில் ரூ. 84 லட்சம் விரயம் போக அதற்கு ரூ. 91 லட்சம் நிகர இலாபம் கிடைக்கும்.

5. போக்குவரத்துத் துறை மக்களின் நன்மை கருதி ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளைச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் சமுதாய நலச் செலவுகளையும் உள்ளடக்கியதே என்பதை மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டால் நான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிதி நிலையின் தன்மையை முழுமையாக உணர்ந்தவர்களாவார்கள். இப்பேரவையில் நான் ஏற்கெனவே கூறியுள்ளவாறு, ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதில் தனியார் உரிமையாளர்கள் அக்கறை கொள்ளவுமில்லை; அவ்வாறு அவர்கள் இயக்குவது சாத்தியமுமில்லை. பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய சாலை அமைந்துள்ள ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதி செய்து தருவதே நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் நோக்கங்களில் ஒன்றாகும். எனவேதான், மேற்சொன்ன பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பொது மக்களின் நன்மையைக் கருதி ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. இவ்வகையில் ஏற்படும் செலவுகளை அவை சமுதாயச் செலவுகளாகக் கணக்கிற் கொள்கின்றன.

6. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சில, எந்த அளவுக்கு அக்கறையை ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன என்று பார்க்கும் வகையில், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகமானது ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ரூ. 30 லட்சம் விரயத்தில் 47 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்திருக்கிறது. இது, அக் கழகம் இயங்கி வந்த வழித்தடங்களில் 15 சதவீதமாகும். பல்லவன்

1974 மார்ச் 15]

போக்குவரத்துக் கழகமானது, சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில், 63 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் 38 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. இத்தகைய ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதால் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 50 லட்சம் விரயம் ஏற்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 11 லட்சம் விரயத்தில், 17 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 15 லட்சம் விரயத்தில், 74 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

7. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறையானது, ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 106 லட்சம் விரயத்தில், 239 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

8. கடந்த ஆண்டு, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையை முன்வைத்து, இம் மாநிலத்தின் பயணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகள் அனைத்தையும் நிறைவு செய்ய பெரும் நிறுவனமொன்று இருப்பதற்குப் பதிலாக, அந்தந்த வட்டார மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் தனித்தியங்கும் சிறு நிறுவனங்கள் பலவற்றை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று அரசு மேற்கொண்ட சீரிய முடிவைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டேன். இம் மாநிலம் முழுவதற்கும் பெரியதொரு நிறுவனம் இருப்பது சிறந்ததா அல்லது அதற்கு மாறாக, சிறு நிறுவனங்கள் பல இருந்து அவை ஒன்றோடொன்று போட்டியிடுவது சிறந்ததா என்பது குறித்து மாறுபட்ட கருத்துக்கள் இருப்பதை நானறிவேன்.

9. அரசின் சீரிய கொள்கை காரணமாக அமைக்கப்பட்ட சிறு நிறுவனங்களுள் ஒன்றாகிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சாதகமான சூழ்நிலையில் பொதுத் துறை எய்தக்கூடிய சாதனைகளுக்குப் புத்துரு கொடுத்துள்ளது. செயல்பட்ட இரண்டாவது முழு ஆண்டில் இக் கழகம் 1973–74-ஆம் ஆண்டிற்காக 10 சதவீதம் இடைக்கால ஆதாயப் பங்குத் தொகையை அறிவித்துள்ளது.

[1974 மார்ச் 15

1973–74-ஆம் ஆண்டுக்கான தனது ஆதாயத்திலிருந்து ரூ. 25 லட்சம் தொகையை தொழிலாளர்களுக்கான ஓய்வூதிய நிதிக்கு ஒதுக்கியுள்ளது.

10. ஆனைமலை பேருந்துப் போக்குவரத்தினை மேற்கொண்ட போது அரசு இக் கழகத்தில் ரூ. 45 லட்சம் (நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குத் தொகை வகையில் ரூ. 35 லட்சமும், கடன் வழங்கும் வகையில் ரூ. 10 லட்சமும்) முதலீடு செய்தது. அப்படியிருக்க, 1973–74-உடன் முடியும் நிதியாண்டில் வரி விதிப்புக்கு முன்னர் ரூ. 45 லட்சம் இக் கழகத்திற்கு ஆதாயம் கிட்டும்.

11. இச்சாதனை எவ்வாறு சாத்தியமாயிற்று? இதற்கான காரணங்களில் சிலவற்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில், மாநில அரசுக்குச் சொந்தமான கழகங்களின் நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்களிக்கும் திட்டம் பற்றி சென்ற ஆண்டு நான் அறிவித்தேன். இது, முதலில் இக் கழகத்தில் சோதனை அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்பட்டது. இக் கழகத்தின் தொழிலாளர்களில் ஏறத்தாழ அனைவரும் இதன் சொந்தக்காரர்களாவர். இக்கழகத்தின் தொழிலாளர் நிலையில் இருவர், ஓட்டுநர்கள் (Drivers) இந்தக் கழகத்தின் இயக்குநர்கள் குழுவில் (Board of Directors) தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். ஆதாயத்தைப் பங்கிடும் திட்டமொன்றும் இக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. ஏதாவதொரு மாதத்தில் ஆதாயம் கிலோ மீட்டருக்குப் பத்து காசுக்கு மேற்பட்டால் அந்த மாதத்திற்கான ஆதாயத்தில் ஒரு பகுதி தொழிலாளர்களிடையே பங்கிடப்படுகிறது. இக் கழகத்தில் ஒரேயொரு தொழிற்சங்கம்தான் உள்ளது. தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்தினருக்குமிடையே மிகவும் நல்ல சீரான உறவு இருந்து வருகிறது.

12. பொதுத் துறை தொழிலை தொழிலாளர்களது உடமையாக ஆக்கும் வகையில் முதலீட்டில் தொழிலாளர்கட்குப் பங்களிக்கும் திட்டத்தைக் கடந்த ஆண்டில் முன்மொழிந்து பொதுத் துறைத் தொழில்களின் அமைப்பு முறையில் ஒரு புதிய சகாப்தத்தைத் தமிழகம் ஏற்படுத்தியிருந்தது. இவ்வாண்டில் தொழிலாளர்களுக்கு

1974 மார்ச் 15]

தொழிற்சாலையில் பங்கு அளித்த முதல் பொதுத் துறை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமாகும். இக் கழகம் ஈடு இணையற்ற, சிறப்பான நிதிச் சாதனையை எய்தியுள்ளது. இக் கழகம் இந்திய பொதுத் துறை வரலாற்றில் ஒரு புதிய அத்தியாயத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

தனது சொந்த இலாபத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டும் என்கிற நோக்கத்திற்கு அப்பாற்பட்ட உணர்வுகளும் இலட்சியங்களுமகூட தொழிலில் ஊக்க சக்தியையும் ஈடுபாட்டுணர்வையும் ஏற்படுத்தவல்லவை என்பது மெய்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வெற்றி எனக்கோ, தமிழக அரசுக்கோ அல்லது ஆளும் கட்சிக்கோ உரியதாகச் சொல்லத் தயாராக இல்லை. காரணம் இது தமிழக மக்களின் மகத்தான வெற்றியாகும். இந்த மகத்தான பணியைச் செய்த சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களையும் தன்னை அர்ப்பணித்துக் கொண்ட சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் பாராட்டுவதில், நான் மட்டுமின்றி, என்னோடு இந்த அவையில் அனைவரும் கலந்துகொள்வர் என்பதில் எனக்கு எள்ளளவும் ஐயம் இல்லை.

13. கடந்த ஆண்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் தொழிலாளர்களை அத்தொழிலின் பங்குதாரர்களாக்கினோம். இந்த ஆண்டில் 35,000 போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களை, மற்ற அரசுத் தொழிலாளர்களைப் போல ஓய்வு ஊதியம் பெறுவதற்குத் தகுதியுடையவர்களாகப்பட்டுள்ளனர். இந்த ஓய்வு ஊதியம், தற்போது கொடுக்கப்பட்டுள்ள உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதிக்குப் பதிலாகத் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்கப்படும். பொதுத் துறை மற்றும் தனியார் துறைகளின் தொழிலாளர்களுக்கென்றுள்ள உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதி விதிகள், வரலாற்றுச் சின்னமாகும். தொடக்கக் காலத்தில் இந்நாட்டில் கூட்டு இருப்பு நிறுவனங்களாக இருந்த ஆங்கிலேய இரயில்வே நிறுவனங்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டதுதான் உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதி அமைப்பு. துரதிருஷ்டவசமாக, அரசு பொதுத் துறையில் தொழிற்சாலைகளை நிறுவும்போது, தனது பணியாளர்களுக்கு ஓய்வு ஊதியம் வழங்கிப் பாதுகாப்பு

1974 மார்ச் 15]

அளித்ததைக் கருத்தில் கொள்வதற்குப் பதிலாக, தனியார் துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களுக்கு அத் துறை தொழிலதிபர்களால் என்ன பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுகின்றன என்பதை அரசு பார்த்தது. அதிக வருமானமுள்ள தனியார் துறைத் தொழில் அதிபர்கள் தங்கள் தொழிற்சாலையில் பணி புரியும் நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கும் முதுநிலை நிர்வாகிகளுக்கும் ஓய்வு ஊதியம் அளித்தனர். ஆனால், உதவித் தொகை வருங்கால வைப்பு நிதித் திட்டத்தின்கீழ் உள்ள பயனை பெரும்பாலான தொழிலாளர்களுக்கு அளித்தனர்.

14. அரசுப் பணியாளர்களுக்கு இருப்பதைப் போலவே, போக்குவரத்துத் துறைகள் அனைத்திலும் உள்ள தொழிலாளர்கள் ஓய்வு ஊதியம் பெறத் தகுதியுடையவர்கள் என்று செய்யப் பட்டதன் மூலம் இந்தியத் தொழிலாளர்களின் சமூக பாதுகாப்புக்கான திட்டத்தை தொடங்கியுள்ளோம். தொழிலாளர்களுக்கு, அவர்கள் ஓய்வு பெற்ற பின்னர் குறிப்பிட்ட தொகை பணம் கொடுக்கப்படுகிறது. சற்றும் முன்னெண்ணம் இல்லாத வகையில் ஓய்வு பெற்ற ஒரு சில ஆண்டுகளில் இப் பணத்தை செலவு செய்து விடுகிறார்கள். பின் வாழ்க்கையில் இடருகின்றனர். இது நாம் அனுபவத்தால் கண்ட உண்மையாகும். ஒரு தொழிலாளர் பணியில் இருக்கும் போதே இறந்துவிட்டால் அவர் குடும்பத்திற்குப் பாதுகாப்பு இல்லை. ஓய்வு ஊதியத் திட்டத்தின் மூலம் தொழிலாளருக்கும் அவர் குடும்பத்திற்கும் பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுகிறது. மற்ற மாநிலங்களும் பிரபல தொழில் அதிபர்களும் நமது செயல்முறை மாதிரியைக் கையாளுவார்கள் என எதிர்பார்க்கிறோம்.

15. உங்களுடன் உங்கள் மூலமாக நாட்டு மக்களுடனும் தேசீய மயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழில் சம்பந்தமான பிரச்சினைகளை ஆய்வதற்கு இதை ஒரு நல்ல வாய்ப்பாக எடுத்துக் கொள்கிறேன்.

16. முதன்மையான பிரச்சினை பேருந்துப் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்குத் தேவையான அளவு உதிரிப் பாகங்களைப் பெறுவதாகும். பல சந்தர்ப்பங்களில் பல்வேறு அமைப்புகளின் கூட்டங்களிலும் டில்லியிலுள்ள தகுதியானவர்களிடமும்

இதுபற்றி நான் பலமுறை வலியுறுத்திக் கூறியுள்ளேன். திட்டம் தீட்டுபவர்கள், கொள்கைகளை வகுப்பவர்கள் ஆகியவர்களின் கவனத்தை இப்பிரச்சினைகள் குறித்து ஈர்க்க முயற்சி செய்துள்ளேன். இதுவரையில் எந்தப் பலனும் ஏற்படவில்லை என்பதை மிகுந்த வருத்தத்தோடு தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டுள்ளேன்.

17. தயாரிக்கப்படுகின்ற ஒவ்வொரு வண்டியைப் பொறுத்த வரையில், முக்கியத் தள்வாடத் தயாரிப்பாளர்கள் சில உறுப்புக்களை தயாரிக்கின்றனர். வண்டிக்குத் தேவையான மற்ற உறுப்புக்களை விநியோகஸ்தர்களிடமிருந்து ஒப்பந்த அடிப்படையில் பெறுகிறார்கள். இதை இச்சபை நன்கு அறியும். சில சிக்கலான உறுப்புக்களைப் பொறுத்தவரையில், அவற்றைத் தயாரிப்பதற்கான நுணுக்கமும் போதிய அளவில் அவை சம்பந்தமான தொழில் நுட்ப அறிவும் இல்லாததால் இரண்டாம் நிலைத் தொழிற்சாலைகளில் இந்த உறுப்புக்களைத் தயாரிக்க இயலவில்லை. கிராங்க் சாஃப்ட் (Grank Shafts), ப்ரொபெல்லர் சாஃப்ட் (Propellor Shaft) பிஸ்டன், எஞ்சின் வால்வுகள், மெல்லிய சுவருடைய பேரிங்குகள், கிரவுன் வீல் பினியன்கள் (Crown wheel Pinion) போன்ற சிக்கலான உறுப்புகள் கிடைக்காததால் பல வண்டிகள் ஓட இயலா நிலையில் உள்ளன.

18. தளவாட தயாரிப்பாளர்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட வேண்டிய வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைத்தான் முக்கியமாகக் கருதுகிறார்கள். அவர்களால் விலைக்கு விற்கப்பட்ட வண்டிகள் தரமான நிலையில் உள்ளவை என்பதை நிரூபிக்கும் வகையில் போதுமான அளவில் உதிரி உறுப்புக்களை உற்பத்தி செய்யத் தவறி விடுகிறார்கள்.

19. அதிக வண்டிகளை உற்பத்தி செய்வது தேசீய பொருளாதாரத்திற்கு தேவையானதாக இருக்கும். அதே சமயத்தில் அரிதாகக் கிடைக்கின்ற பொருள்களைக் கொண்டு செய்யப்பட்ட அந்த வண்டிகள் நீண்ட காலம் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். உற்பத்திச் செலவு, பாராமரிப்பு ஆகிய அனைத்துச் செலவையும் கருத்தில் கொண்டு நாம் அந்த வண்டியின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படும் வருவாய் கிடைக்க வேண்டும் என்பவையும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகும். சில முக்கிய உதிரிப் பாகங்கள்

1974 மார்ச் 15]

கிடைக்காமையால் ஓட இயலா நிலையில் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் வண்டிகளின் கணக்கெடுப்பு ஒன்றை எடுக்குமாறு டில்லியில் உள்ள வண்டிகள் உற்பத்தித் திட்டத்திற்குப் பொறுப்பானவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வண்டிகளின் உற்பத்தி, உதிரிப் பாகங்களின் உற்பத்தி ஆகிய இரண்டிலும் சரிசமமான நாட்டம் செலுத்த நாம் தயங்க வேண்டியதில்லை.

20. உற்பத்தியாளராலோ அல்லது அவருக்காக உரிம ஏற்பாடுகளின்கீழ் வேறு நபராலோ தயாரித்து விற்பனை செய்யப்பட்ட உதிரி உறுப்புக்கள் போதிய அளவுக்குக் கடைகளில் கிடைப்பதை உறுதி செய்வதற்கான பொறுப்பு, உற்பத்தியாளரையே சாரும் என்ற கொள்கையை தொடர்புடைய மத்திய அமைச்சகங்கள் ஏற்க வேண்டுமென நான் வேண்டுகிறேன்.

21. வரையறுக்கப்பட்ட அளவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட உதிரிப் பாகங்கள் கூட, தங்களை விநியோகஸ்தர்கள் என்று கூறிக்கொள்பவர்கள் மூலமாக கடைகளுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. சில உதிரிப் பாகங்கள் கடைகளில் விநியோகஸ்தர்கள் மற்றும் வியாபாரிகள் மூலம் அதிக விலைக்கு விற்கப்படுகின்றன. முக்கிய பாகங்கள் கிடைக்காமல் வண்டிகளை ஓடாது நிறுத்தி வைத்திருப்பதா அல்லது சிக்கலான உதிரிப் பாகங்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்குவதா என ஆராயும்போது அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அந்த உதிரிப் பாகங்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்குவதைத் தவிர வேறு வழி இல்லை.

22. தொடர்புடைய அனைவருக்கும் இந்தப் பிரச்சினைகள் நன்கு தெரியும். ஆனால், ஏதோ சில காரணங்களுக்காக, உற்பத்தியாளர்கள் எல்லா வண்டிகளும் ஓடுவதற்கு ஏற்ற வகையில் உதிரிப் பாகங்களை போதுமான அளவிற்கு உற்பத்தி செய்வதற்குப் பொறுப்பும் கடமையும் உடையவர்கள் என்பதை இதுவரை நிர்ணயம் செய்யப்படவில்லை. இந்த நிலைமையைச் சீர்படுத்துவதற்கான அரசியல் துணிவையும் உறுதியையும் தலைமை பெறுமென எதிர்பார்க்கிறேன்.

23. நிலையான பயணக் கட்டண அமைப்பை வைத்து வருவதிலுள்ள இடர்ப்பாடு என் முன்னுள்ள இரண்டாவது பிரச்சினையாகும்.

24. பயணிப் போக்குவரத்துக்கான நிலையான கட்டண அமைப்பு ஒன்றை வைத்து வருவதன் அவசியத்தை நாம் அனைவரும் உணர்வோம். நாட்டிலுள்ள குறைந்த பயணக் கட்டண அமைப்பைத் தமிழ் நாடு பின்பற்றி வந்துள்ளதை அவையினர் அறிவர். ஆதலால், கட்டணங்களை உயர்த்தும்போது நாம் மிகவும் விழிப்புடன் இருக்க வேண்டியுள்ளது. இந்த உயர்வு பொது மனிதனின் வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளிவிவரம் உயர்வதற்கும் வழிகோலும் என்பதை நாம் உணர்கிறோம். மேலும், நகரங்கள், மாநகரங்களிலுள்ள பெரும்பாலான தொழிலாளர்கள் பணி புரியும் இடத்திற்குச் சென்று வர பேருந்துப் போக்குவரத்தையே நம்பி இருக்கின்றனர்.

25. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தமட்டில், பெருநகர்ப் பேருந்துப் பணிக்கு இந்திய அரசு உதவி புரியும் என்ற நம்பிக்கை நமக்கு இருந்தது. 1970 மார்ச் திங்களில் பிரதமர் கேட்டுக்கொண்டதன் பேரில், பெருநகர்ப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்து பணிக் குழு ஒன்றைத் திட்ட ஆணைக் குழு அமைத்தது. "நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் தொழிலாளர்கள், நடுத்தர வகுப்பினர் ஆகியோரது கடினமான வாழ்வை ஓரளவு எளிதாக்கவும், பொதுப் போக்குவரத்துப் பிரச்சினைக்கு ஒருங்கிணைந்த வகையில் உடனடியாக தீர்வு காணத் திட்டம் ஒன்று வகுக்கவும், பெருநகரங்களில் பொதுப் போக்குவரத்துப் பணிகளைக் குறித்த காலத்திற்குள் மேம்படுத்துவதற்கான திட்டம் ஒன்றை வகுக்கவும்" மேற்படி பணிக் குழு அமைக்கப்பட்டது. பெருநகரங்களில் ஓடும் ஒரு பேருந்துக்கு ஆண்டுதோறும் மத்திய வரியாக ரூ. 16,407 செலவாகிறது என்று இக்குழு மதிப்பிட்டது. இதில் ரூ. 11,000 டீசல் எண்ணெய் வகையில் விதிக்கப்படும் ஆயத் தீர்வையாகும். டயர்கள், டியூபுகள் ஆயத் தீர்வையாக ரூ. 5,000 செலுத்தப்படுகிறது. பெருநகர்ப் போக்குவரத்து குறித்த பணிக் குழுவின் அறிக்கையைப் பரிசீலித்த பின்னர், மத்திய வரிகள், ஆயத் தீர்வைகள் ஆகியவை குறித்து உதவியளிக்க இந்திய அரசு முன்வருமென்று எதிர்பார்க்கப் பட்டது. இதற்குப் பதிலாக, H.S.D. எண்ணெய் விலையை 18 சதவீதம் உயவு எண்ணெய், மசகு ஆகியவற்றின் விலையை 100 சதவீதத்திற்கு மேலும் இந்திய அரசு அண்மையில் உயர்த்தியுள்ளது. இத்துடன், மத்திய வரவு-செலவுத்

1974 மார்ச் 15]

திட்டத்தில் அறிவித்துள்ளவாறு பொருள்களின் விலை உயருமென்று நாம் எதிர்பார்க்கிறோம். இதனால் போக்குவரத்துத் தொழில் பாதிக்கப்படும். அதன் விளைவாக உதிரி பாகங்களின் விலை உயரும். இந்த வகை உயர்வானது, சென்னை பெருநகர்ப் போக்குவரத்து முறைக்கு மட்டும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 150 இலட்சமாக இருக்கும். இம்மாநிலத்தில் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் மாவட்ட வழித் தடங்கள், ஏனைய வழித் தடங்கள் குறித்தும் இத்தகைய உயர்வு இருக்கும். இதனால் தொழிலாளர்கள், நடுத்தர வகுப்பினர் ஆகியோரது வாழ்வு எளிதாக இராது என்பது உறுதி.

26. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தனது வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் மோட்டார் வாகன வரி விதிப்பில் மாறுதலும், சீரமைப்பும் ஏற்படுத்தப்படும் என அறிவித்ததை இம்மாமன்றம் அறியும். அதற்காக சட்டம் விரைவில் கொண்டுவரப்படும்.

27. பயணிப் பேருந்துகளின் தற்போதையக் கட்டண விகிதங்கள் 1964-ஆம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்டவையாகும். பேருந்து அடிச்சட்டங்கள், டீசல் எண்ணெய், உதிரி உறுப்புகள், மற்றுமுள்ள சாமான்கள் ஆகியவற்றின் விலையேற்றத்தினால், கிலோ மீட்டருக்கு 3 காசுகள் என்கின்ற கட்டணம் போதுமானதல்ல எனவும் இந்தக் கட்டண விகிதங்களை உயர்த்த வேண்டுமெனவும் பயணிப் பேருந்துகளின் உரிமையாளர்கள் அரசாங்கத்தை வேண்டியுள்ளனர். ஆழ்ந்த சிந்தனைக்குப் பிறகு கடந்த 1973-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 14-ஆம் நாளன்று அரசு இதற்கான நகல் திட்டத்தை அறிவித்தது. அதில் கிலோ மீட்டருக்கு ½ காசு உயர்வு முன்மொழியப் பட்டிருந்தது. அதன் பேரில் ஆலோசனைகளும் மறுப்புகளும் கோரப்பட்டு அவைகளும் வந்துள்ளன. சம்பந்தப்பட்டவர்களின் பிரதிநிதிகள் நேரில் விசாரிக்கப்பட்டனர். அண்மையில் டீசல் எண்ணெய்க்கும், உயவு எண்ணெய்க்கும் ஏற்பட்டுள்ள விலையேற்றத்தினால் இந்தக் கட்டண விகிதங்களை மேலும் உயர்த்த வேண்டுமென பேருந்து உரிமையாளர்கள் வேண்டியுள்ளனர். இது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

28. அண்மையில் ஏற்பட்டுள்ள எண்ணெய் தட்டுப்பாடு பற்றியும், அதன் விளைவாக நம் நாட்டில் ஏற்பட்டுள்ள இடர்ப்பாடு குறித்தும் நாம் ஆழ்ந்த கவலை கொண்டுள்ளோம். பெட்ரோலியம் பொருட்களை இறக்குமதி செய்வதற்காகும் செலவை ஈடு செய்ய நமது ஏற்றுமதி வருமானங்கள் முழுவதையும் செலவிட வேண்டிய கட்டத்தில் நாம் உள்ளோம். இதனால் நமது திட்டங்களும் முன்னுரிமையோடு எடுத்துக் கொள்ளும் நடவடிக்கைகளும் பெரிதும் பாதிக்கப்படலாம். ஆகவே, எரிபொருள் சிக்கனத்தைத் தவிர வேறு எந்தப் பொருளிலும் நமது தலைவர்கள் உடனடி நாட்டம் செலுத்த வேண்டிய பொருள் இருக்காது எனலாம். இந்த எரிபொருள் சிக்கனத்தை எய்துவதற்கு நாம் மாநில அரசு என்கிற அளவில் கணிசமான அளவுக்குச் செய்வதற்கு ஏதுமில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். இவ்வாறு நிலைமைகள் செல்வதை மாற்றியமைக்க நாம் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை. அதிகாரம் வேறு இடத்திலுள்ளது. இந்தக் காரணங்களுக்காகவன்றி மற்றப்படி, இப்பொருள் குறித்து நன்கு ஆய்ந்து வெளிப்படையாக கூறுவதில் நமக்குள்ள பொறுப்பை நாம் உதறித் தள்ளிவிட முடியாது.

29. இந்த எண்ணெய் தட்டுப்பாடு சிக்கலின் உட்கிடக்கைகள் பற்றியும், நமது பொருளாதாரத்தை எந்தவிதத்தில் அது பாதிக்கின்றது என்பது பற்றியும் நாம் உணர்ந்துள்ளோமா என்று நான் சில சமயங்களில் வியப்படைவதுண்டு.

30. பொருளாதார வகையில் பார்க்கும்போது, ஒரு பேருந்தில் ஒரு இடம் காலியாக இருந்தாலும் அதனால் நமக்கு ஏற்படுவது விரயமே. ஒரு பயணத் தடவையில் ஒரு இருக்கை காலியாக இருந்தால் அது வீண்தான். வீணை போட்டியைத் தவிர்ப்பதன் மூலம் சிறந்த, சிக்கனமான முறையில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை இயக்க மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகள் உறுதி செய்யும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. ஆனால், நடைமுறையில் வழித்தடங்களில் அதிக எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை விடுவதனால் வீணை போட்டிதான் எழுகின்றது. இந்த வழித்தடங்களில் பொதுவாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை ஓட்டினால் அதுவே பயணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்ய போதுமானவையாயிருக்கும். ஒரு வழித்தடம் நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது,

1974 மார்ச் 15]

அந்த வழித்தடம் குறித்து உயர் நீதிமன்றத்தில் அந்த வழித்தடம் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதன் தேவை, அது சட்டப்படி முறையானது என்று தீர்ப்பளிக்கப்படும் வரை அந்த வழித் தடத்தில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளருக்கும், நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கும் பேருந்துப் பணிகளை இணையாக நடத்த அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

31. இதைவிட பெரிய அளவிலான வினா ஒன்றை எழுப்ப நான் விரும்புகிறேன். பொருளாதார நெருக்கடியில் தவித்துக் கொண்டிருக்கும் நாடு ஒன்று வீணான போட்டியையும் இணைப் பேருந்துப் பணிகள் என்ற ஆடம்பரத்தையும் தொடர்ந்து செயலில் வைத்துக்கொண்டு, கிடைப்பதற்கு அரிதாகிவிட்ட எரிபொருளைப் பயன்படுத்தலாமா? அவ்வாறு எரிபொருளைப் பயன்படுத்துவதனால், பொருளாதார வளர்ச்சியில் எரிபொருளை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ள பிற தொழில்களின் முன்னுரிமை பாதிக்கப்படாதா?

32. போர்க்கால அடிப்படையில் கவனிக்கப்பட வேண்டியது என்று ஒன்று இருந்தால், அது ஒரே வழித்தடத்தில் இரு நிறுவனங்கள் பேருந்துப் பணியை நடத்துவது என்பதாகும். நாட்டின் நலனைக் கருதி இரு நிறுவனங்கள் ஒரே வழித்தடத்தில் பேருந்துப் பணியை இயக்கக்கூடாது. சமுதாயத்திற்குக் கேடு விளைந்தாலும் தனிப்பட்டவரின் உரிமையைக் காப்பதில் நீங்கள் கவலை கொள்பவராக இருந்தால், அதே வழித்தடத்தில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பேருந்துப் பணியை நடத்துவதைத் தாராளமாக நிறுத்திவிடுங்கள். அப்போது, அரியபொருளாகி விட்ட எரிபொருளை நாடு முழுவதும் வீணாக்காது. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முழுமைக்கும் இடையூறின்றி இதை நிறுத்த மாநில அரசாகிய நம்மால் இயலாது. வீணான போட்டியையும், தனியார் நிறுவனத்திற்கு இணையாகப் பேருந்துப் பணி நடத்துவதையும் அகற்றுவதில் நடவடிக்கை எடுக்குமாறு நான் இப்பேரவை மூலம் மத்திய அரசை வேண்டுகிறேன். இந்நாட்டில் ஓடும் 100,000 பேருந்துகளில், பயணிப் போக்குவரத்துப் பணி ஒரே நாளில் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டு உரியவாறு சீரமைக்கப்பட்டால் 20 சதவிதப் பேருந்துகள் எடுத்துவிடப்படலாம்.

33. எரிபொருளை இயன்றவரை சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவதற்குக் கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை எடுக்கக் கருதியுள்ளேன்.

34. எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவது குறித்து தேசிய அளவில் போட்டி ஒன்று தமிழ் நாடு அரசால் நடத்தப்படும். பேருந்துகளால் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருளைக் குறைப்பதற்கு குறிப்பிடத் தகுந்த நாட்டம் செலுத்துபவருக்கு அல்லது அமைப்பிற்கு 1974–75 நிதி ஆண்டில் ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகை அளிக்கப்படும். டீசல் எண்ணெய்க்குப் பதிலாக வேறொன்றைக் கண்டுபிடிக்கும் ஒருவர் அந்த நேரத்திற்கு கோடீஸ்வரர் என்பது அனைவரும் ஒப்புக்கொண்டதாகும். அவருக்கு ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகை தேவைப்படாது. இயந்திரங்களை வடிவமைப்பில் ஏற்பட்டுள்ள மாற்றங்கள் குறித்து பொது மக்கள் நினைத்துப் பார்க்கச் செய்வதே இதன் நோக்கமாகும். இதனால் டீசல் எண்ணெய் பயன்படுத்துவதில் சிக்கனம் ஏற்பட்டுள்ளது. டீசல் எண்ணெய்க்கு சில இரசாயனப் பொருள்களைச் சேர்ப்பது போன்ற பிற சாத்தியக் கூறுகளும் உள்ளன. இதன் காரணமாக பேருந்துகளில் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவு குறைக்கப்படும் அல்லது டீசல் எண்ணெயுடன் மலிவாக உள்ள திரவம் கலந்து பயன்படுத்தலாம்.

35. நமது மக்களின் உள்ளார்ந்த திறமையை வெளிக்கொணர நாம் முயன்று வருகிறோம். இன்று நான் அறிவித்துள்ள ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகைத் திட்டம், நமது மக்களின் கற்பனைத் திறனையும், ஆற்றல் திறனையும் தூண்டிவிட தமிழ் நாட்டு மக்கள் அளித்த ஒரு பரிசே ஆகும்.

36. பேருந்தின் சுமை எரிபொருள் பயன்படுத்துவதை அதிகமாக்குகிறது. கடந்த ஆண்டுகளில் பேருந்துகளை வடிவமைப்பதில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. ஆனால் தோற்றத்திலே மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறதே ஒழிய பணிவகையில் மாற்றம் ஏற்படவில்லை. எடைக் குறைவான புதிய வகைப் பேருந்துகளைக் கட்டுவதற்கு ஊக்கம் அளிப்பது அவசியமாகிறது. இதற்குப் பயன்படுத்தப்படும் பொருள்கள் உள்நாட்டில் போதிய அளவு கிடைக்க வேண்டும். புதிய பேருந்துகளைக் கட்டுவதற்காகும் செலவு மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் குறைவானதாக இருக்க வேண்டும். நாட்டின் பருவநிலைகளை ஒட்டியும், மலிவு விலைகளில்

1974 மார்ச் 15]

பொருள்கள் கிடைப்பதை ஒட்டியும், லேசான பேருந்துகளை வடிவமைப்பதில் ஏற்படும் போட்டியை தமிழ் நாடு அரசு வளர்க்கும். பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவைக் குறைக்கும் சிறந்த முறையில் வடிவமைக்கப்பட்ட புதிய பேருந்தை தயாரித்தவருக்கு அல்லது அமைப்பிற்கு 1974–75 நிதி ஆண்டில் ரூ. 50,000 பரிசாகக் கொடுக்கப்படும்.

37. எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவதிலும், நவீன பேருந்து கூடு வடிவமைப்பதிலும் ஏற்பட்ட போட்டிகளை தமிழ் நாடு அரசால் அமைக்கப்பட்ட தேசிய வல்லுநர்கள் குழு ஒன்றால் தீர்மானிக்கப்படும். இதற்குரிய விதிகள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவை குறித்து பத்திரிகைகளில் பரவலாக விளம்பரப்படுத்தப்படும்.

38. இரண்டு பரிசுத் தொகைகளுக்கு ஆகும் ரூ. 1.5 லட்சம் செலவும், விளம்பரச் செலவு போன்ற போட்டிகளை நடத்துவதற்கு ஆகும் ஏனைய செலவுகளும் ஆக சுமார் ரூ. 3 லட்சத்தை 1973–74 ஆம் ஆண்டில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தான் ஈட்டிய ஆதாயத்திலிருந்து தமிழக அரசின் வசம் அளிக்கும்.

39. மேலும் தங்களுக்குள்ளேயே எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தும் இயக்கத்தை ஊக்குவிக்க அரசு போக்குவரத்துத் துறையும், 6 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் போட்டிகளை நடத்தும். கடந்த கால அடிப்படையில் பேருந்துகள் வாரியாக அல்லது பணிமனை வாரியாக பேருந்து ஒன்றுக்கு தற்போது கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்குச் சராசரியாகப் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவு இதற்குரிய அடிப்படை அளவுகளாக அமையும். ஒவ்வொரு மாத இறுதியிலும், ஒவ்வொரு பேருந்துத் தொகுதியில் அல்லது பணிமனையில் சேமிக்கப்பட்ட எரிபொருளைக் கணக்கிடுவதற்குத் தேவையான நடைமுறையை இத்திட்டம் அளிக்கும். மிச்சப்படுத்தப்பட்ட எரிபொருளுக்கு ஆகும் செலவில் மூன்றில் ஒரு பகுதி தொகை அந்தச் சிக்கனத்திற்கு காரணமானவர்களுக்கு ஊக்கத் தொகையாகக் கொடுக்கப்படும்.

40 தமிழ்நாடு பூம்புகார் சப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தியுள்ளது பற்றி முதலமைச்சர் தமது வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் அறிவித்தார். இந்தியக் கடற்கரையில் பாய்மரக்

[1974 மார்ச் 15

கப்பல் தொழிலுக்குப் புத்துயிரளிக்கவும் பாய்மரக் கப்பல்களில் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்குமான சாத்தியக்கூறுகளை இயன்ற அளவு கண்டறிய அரசு இக்கழகத்திற்கு கட்டளையிட்டுள்ளது. இந்த அணுசக்தி யுகத்தில் பாய்மரக் கப்பல்களைப் பற்றிப் பேசுவது காலத்திற்கு ஒவ்வாததாகத் தெரியலாம். ஆனால் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டபோது, நாடுகள் தங்களுடைய கடந்த கால நினைவுகளை நினைத்துப் பார்ப்பது அடிக்கடி நிகழ்வதொன்றாகும். நமது மூதாதையர்களின் பாய்மரக் கப்பல்களைக் கொண்டு உலகத்தில் உள்ள ஏழு கடல்களிலும் பவனி வந்த காலம் ஒன்று இருந்தது. நீராவி யுகமும், எண்ணெய் யுகமும், பயிற்சி பெற்ற கப்பல் மாலுமிகளின் எண்ணிக்கையையும் இந்தியாவில் கட்டப்பட்ட பாய்மரக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையையும் குறைத்து விட்டன. எண்ணெய்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்ட இச்சமயத்தில் தமிழ்நாடும், இந்தியாவின் எஞ்சியபகுதியும் மீண்டும் பாய்மரக் கப்பல்களைப் பயன்படுத்துவதற்கான அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. உலகம் முழுவதும் தங்கள் பாய்மரக் கப்பல்களின் மூலம் வாணிகம் நடத்தி புகழ் பெற்ற நமது மக்கள், தங்களுடைய பாய்மரக் கப்பல்கள் மூலம் இந்தியக் கடற்கரையிலாவது வாணிகம் செய்வது இயல வேண்டும். அதனால் இந்தியக் கடற்கரையில் சரக்குகளைக் கொண்டு செல்வதில் எரிபொருள் பயன்படுத்துவதை பெருமளவு தவிர்க்க முடியும்.

41. தற்போதுள்ள நிலையில் பாய்மரக் கப்பல் தொழிலை மீண்டும் தொடங்குவதற்கு பெரிய அளவில் சிறந்த முறையில் வடிவமைக்கப்பட்ட பாய்மரக் கப்பல்களைக் கட்டவேண்டும். மேலும் அதிகமான மாலுமிகளுக்குப் பயிற்சியளிக்கப்பட வேண்டும். பாய்மரக் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும், பாய்மரக் கப்பல்களைச் செலுத்துவதற்கும் தாராளமாக நிதி வழங்குவதன் மூலம் மத்திய அரசு இப்பணியை முன்னின்று நடத்தவேண்டும். பாய்மரக் கப்பல் தொழிலை மீண்டும் தொடங்குவதை அது விரைவுபடுத்தும். எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தும் பணியில் ஒரு பகுதியாக இந்தியக் கடற்கரையை பாய்மரக் கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிக்குப் பயன்படுத்துவதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை கடற்கரையோர மாநிலங்களும், புதுடில்லியும் உணரும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

42. பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உரையில் குறிப்பிடப் பட்டுள்ள சில முக்கியமான பிரச்சினைகளின் பேரில பயன் தரத்தக்க விவாதத்தை நான் எதிர்பார்க்கிறேன். நான் எனது உரையை முடிப்பதற்கு முன்னதாக போக்குவரத்துத் துறையில் புதியதோர் சகாப்தத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு தங்களது தளராத உழைப்பையும், ஆர்வத்தையும், தன்னலமற்ற முயற்சியையும் இந்தத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்காக அர்ப்பணித்துள்ள 35,000 போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எனது பாராட்டுதல்களையும் நன்றியையும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

இணைப்பு – I

[41-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

"கோரிக்கை எண் 43—எழுதுபொருள் அச்சுத் துறை" குறித்த மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் உரை.

மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

"கோரிக்கை 43—எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை" என்பதன்கீழ் ரூ. 5,05,69,900க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டுமென்று நான் முன்னுரைக்கிறேன். எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை செயல்படுவதை விளக்கும் ஆய்வுரை ஒன்று பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளதை மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களின் நாட்டத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன்.

2. ஆயினும், இத்துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்துவதற்காக அரசு மேற்கொண்ட அல்லது மேற்கொள்ளக் கருதியுள்ள முக்கியமான நடவடிக்கைகளைக் குறித்து மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவிக்க இந்த வாய்ப்பினைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள நான் விழைகிறேன்.

மூன்று வட்டார அச்சகங்களையும், கிளை அச்சகங்களையும் கொண்டுள்ள தமிழ் நாடு அரசு அச்சகத்தில் ஏறக்குறைய 4,000 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இவர்களில், 3,000 தொழிலாளர்கள் சென்னை நகரிலுள்ள முக்கிய அச்சகத்திலேயே பணிபுரிந்து வருகின்றனர். தமிழ் நாடு அரசு அச்சகம்

இந்நாட்டிலே உள்ள மிகப் பெரிய அச்சகங்களில் ஒன்றாகும். எழுது பொருள்-அச்சுத் துறையை "வணிக முறையில்" நடத்தும் கொள்கையை அரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது.

3. இத் துறையை விரிவுபடுத்த வேண்டியதன் காரணமாக, சென்னை சூளையிலுள்ள ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் கிளை அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவதற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இந்த அச்சகம் விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அரசின் நிதி நிலையைப் பொறுத்து, எல்லா மாவட்டத் தலைமையிடங்களிலும் வட்டார அச்சகங்களை அமைக்க அரசு ஆவல் கொண்டுள்ளது. முதற்கண், மதுரையில் அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவதற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இப் புதிய அச்சகத்தைத் தொடங்குவதற்கான தொடக்க ஏற்பாடுகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

4. எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை பற்றி அடங்கல் முறையில் ஆய்வதற்கென, சீரமைப்புக் குழு ஒன்றை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு இதுவரை, நிர்வாக அமைப்பு, அதிகாரப் பிரிவினை, அச்சுப் பொருள்களின் தேவைப்பட்டியல்கள் தயாரிக்கும் நடைமுறையிலும் அச்சுப் பட்டியல்கள் முதலியவற்றை நிறைவேற்றும் நடைமுறையிலும் மேம்பாடுகள் செய்தல் போன்ற 203 பரிவுரைகளைக் கொண்ட ஐந்து இடைக்கால அறிக்கைகளை அளித்துள்ளது. 74 பரிவுரைகள் குறித்து இறுதி ஆணைகளை அரசு பிறப்பித்தது.

5. தொழிலாளர் நலத்திற்கான வசதிகளை அளிப்பது குறித்துச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. விளையாட்டுகள் போன்ற பல்வேறு நல வளர்ச்சி நடவடிக்கைகளுக்காக நல நிதியிலிருந்து ரூ. 2,253 வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்போதுள்ள சிற்றுண்டி விடுதிக்கு மேல் ஓய்வுக் கூடம் கட்டும் பணி பரிசீலனையில் உள்ளது. அச்சகத்துடன் இணைந்துள்ள மருந்தகம் அன்றாடம் சுமார் 175 தொழிலாளர்களுக்குச் சிகிச்சை அளிக்கின்றது. அச்சகவளவில் செயல்பட்டு வரும் தமிழ் நாடு அரசு அச்சகம்-எழுதுபொருள் துறைத் தொழிலாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம் தொழிலாளர்களின் கடன் தேவையை நிறைவு செய்கிறது. இச்சங்கத்தில் 1,877 உறுப்பினர்கள் உள்ளனர். தண்டையார் பேட்டை, காமராஜ் நகரில் உள்ள அரசு அச்சகத் தொழிலாளர்

1974 மார்ச் 15]

குடியிருப்புகளில் 300 குடியிருப்புகள் உள்ளன. அரசு அச்சகத் துறை தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளும், மேற்பார்வைப் பணியாளர்களும், மேற்பார்வைப் பணியில் நவீன அறிவியல் தொழில் நுட்ப உத்திகளைப் பின்பற்றி மேற்பார்வை வளர்ச்சித் திட்டப் பணியைக் கவனிக்கின்றனர். துறையைச் சேர்ந்த சுமார் 25 மேற்பார்வையாளர்களும் 4 அதிகாரிகளும் இப் பயிற்சி பெற்றனர்.

6. உடல் ஊனமுற்றவர்களை வேலைக்கமர்த்தியுள்ள தன்னிகரற்ற பணிக்காகத் தேசிய விருதைப் பெறுவதற்கு எழுதுபொருள்—அச்சுத் துறை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1973 ஆம் ஆண்டிற்கான தேசியப் பாதுகாப்பு விருதையும் இந்த அச்சகம் பெற்றது. உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்குப் புது வாழ்வு அளிப்பதில் இத்துறை அதிக நாட்டம் செலுத்தி வருகிறது. இத்துறையில் தற்போது உடல் ஊனமுற்றோர் 57 பேர் பணியாற்றுகின்றனர்.

7. தொழிலாளர்கள் வசதியுடன் வேலை செய்வதற்கேற்ற மனநிறைவான வேலை நிலைமைகளை உருவாக்கித் தருவதன் அவசியத்தை அரசு முற்றிலும் உணர்ந்துள்ளது. இன்றியமையாத வசதிகள் தொழிலாளர்களுக்குத் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. கூடுதலாகப் பல வசதிகள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. காரியச்சு, தனியச்சு, யந்திர (லைனோ, மோனோ, மெஷின்) துறைகளில் தொழிற்சாலை வகை மின்சார விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளதோடு, விளக்குகளும் மின் விசிறிகளும் போடப்பட்டுள்ளதால் தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்படும் இடையூறுகள் குறைந்துள்ளன.

8. கடந்த ஆண்டில் மிக முக்கியமான அச்சுப் பணிகளைப் பெருமளவில் அரசு அச்சகம் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. அச்சகப் பணியாளர்களும் தொழிலாளர்களும் தம் அபாரத் ஒத்துழைப்பை நல்கி, பொறுப்புணர்வுடனும், ஒழுங்குணர்வுடனும் அந்த அச்சுப் பணிகளை உரிய காலத்திற்குள் நிறைவேற்றினர் என்பதை இம் மாமன்றத்திற்கு எடுத்துரைப்பதில் நான் மட்டிலா மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அரசு அச்சகமும், தனியார் அச்சகங்களும் செய்துள்ள பணியின் மதிப்பு முறையே 96 சதவீதமும், 4 சதவீதமும் ஆகும். இவ்வாண்டில் சட்ட மன்றப் பேரவை,

மேலவை நடவடிக்கைக் குறிப்புகள் அச்சிடப் பெறுவதற்குச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. சட்ட மன்றத்தில நடைபெற்ற விவாதங்களின் பிரதிகள் உரிய காலத்தில் அச்சிடப் பட்டு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டன என்பதை ஈண்டு குறிப்பிடலாம்.

9. காகிதம், அட்டைகள், அச்சகத்தில் செய்யப்படும் பொருள்கள், தட்டச்சு இயந்திரங்கள், படி எடுக்கும் இயந்திரம், கணக்கிடும் கருவி போன்ற எழுதுபொருள்–அச்சுத் துறைக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்குவதற்கும் வழங்குவதற்கும் எழுதுபொருள் கிடங்கு மத்திய அமைப்பாக விளங்குகிறது. சம்பந்தப்பட்ட காகித ஆலைகளிடமிருந்து காகிதங்களை வழங்கப் பெற நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

10. நிர்வாக அமைப்பின் அன்றாடப் பணியுடன் எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையின் பணி நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது. தொழிலாளருக்கும் நிர்வாகத்தினருக்கும் இடையே சுமுகமான நல்லுறவு நிலவுகிறது. தொழிலாளர்களின் ஒத்துழைப்புடன் துறை செவ்விய முறையிலும் மனநிறைவு அளிக்கும் வகையிலும் தொடர்ந்து செயல்படுமென்று நான் உறுதியாக நம்புகிறேன்.

இந்த அவை இத் தீர்மானத்தை ஏற்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS